WARSZAWA, 1 MARCA 1936 R.

wiadomości turystyczne

25 gr.

Rok VI.
Nr. 5

dwutygodnik poświęcony turystyce, komunikacji, uzdrowiskom, hotelarstwu i przemysłowi turyst.

Kolejka nie jedzie...

Wbrew uroczystym zapowiedziom, głoszącym otwarcie ruchu na kolejce linowej w dniu 23 ub. mies., kolejka nie została uruchomiona.

Stało się to wskutek tego, że kosisja odbiorcza Ministerstwa Komunikacji nie zezwoliła na otwarcie ruchu pasażerskiego, znajdując defekty w budowie stacji na Myślenickiej Turni.

Podobno w pewnem miejscu przejście między skałami jest tak ciasne, że nie może przecisnąć się przez nie wagonik i trzeba wysadzić część skały, by uzyskać właściwą szerokość.

Poza tem liny umieszczone są za blisko masztów, co — jak twierdzą — w razie wiatru przedstawia poważne niebezpieczeństwo, gdyż wagonik może być rzucony na maszt.

Przy obecnym stanie rzeczy wiatr halny bezwarunkowo spowodowałby katastrofe.

Druga część trasy od Turni do Kasprowego, wogóle jeszcze nie była przedstawiona komisji, do wykończenia bowiem luksusowego budynku stacji - hotelu-dancingu jest jeszcze daleko. W Zakopanem mówi się również głośno o niezlikwidowanym jeszcze tyfusie w baraku robotniczym na Kasprowym.

Osoby stojące blisko budowy twierdzą z całą stanowczością, że o otwarciu całkowitego ruchu przed kwietniem niema mowy.

Wszystko to krzyżuje zamiary spółki, która zdążyła już uruchomić cały wielki aparat propagandowy: rozrzuciła dziesiątki tysięcy egzemplarzy prospektów, zapewniła sobie specjalne pociągi popularne z wielu miast, a nawet zorganizowała już wycieczkę referentów turystycznych wojewódzkich oraz dyrekcyjnych na dzień 23 lutego.

Obecnie wszystko to zostało odwołane, a nawet z programów imprez, organizowanych w Zakopanem pod nazwą „Śnieżne zapasy", wykreślono przejazdy kolejką na Kasprowy, pierwotnie planowaną.

Również odroczone zostało otwarcie specjalnego oddziału pocztowego, który ku uciesze snobów i filatelistów, miał na Kasprowym stemplować znaczki specjalnym datownikiem z napisem „Kuźnice — Kasprowy Wierch — Kolej linowa" — Zakopane 1.

Powyższe wiadomości podajemy jedynie z obowiązku informacyjnego.

Moglibyśmy, wzorem niektórych pism codziennych, znacznie mniej od nas zaangażowanych w walkę o kolejkę, pozwolić sobie przy tej okazji na trochę ironji pod adresem niefortunnych kolejkarzy. Byłoby to jednak tylko niepoważnem pastwieniem się nad chwilowo nieczynnym przeciwnikiem. Zresztą — leżącego nie bije się.

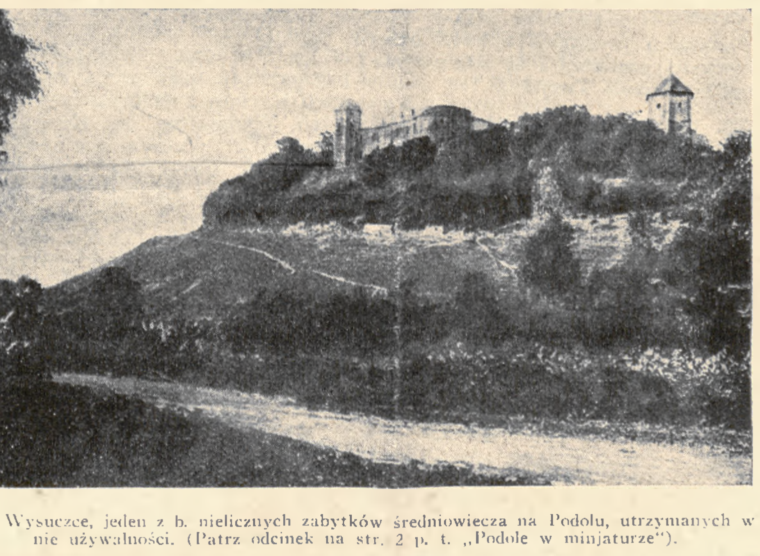
Nie chodzi nam wcale o to, czy kolejka ruszy teraz, czy za dwa miesiące, skoro kolejkarze zdołali już zniszczyć część Tatr. Zasadniczą sprawą dla nas było, aby **nie budowano wogóle,** drugą zaś — aby za pomocą kolejki nie **robiono jarmarku** w Tatrach. Skoro jednak przyszły park narodowy został już częściowo uszkodzony a jarmark, tak czy naczej, nie zostanie odwołany, jest nam w rezultacie wszystko jedno, czy wagoniki ruszą teraz, czy za dwa miesiące, gdyż fakt ten w niczem nie zmienia ohydy, którą stworzono.

Jeżeli zaś chodzi o interes skarbu państwa, to opóźnienie otwarcia ruchu, stwarza dla niego sytuacje niekorzystną. Z jednej strony bowiem przeróbki i uzupełnienia, nakazane przez komisję, pociągną za sobą nowe wydatki, z drugiej zaś opóźnienie eksploatacji naraża skarb na wielkie straty. W preliminarzu kolejki bowiem marzec i kwiecień figurują już jako miesiące o spodziewanych poważnych wpływach.

Kolejka, według ogólnie znanych obliczeń, i tak deficytowa, powiększy wskutek tego swój deficyt jeszcze więcej, a ponieważ udziałowcami spółki są wyłącznie instytucje państwowe, w rezultacie straty poniesie skarb państwa, czyli obywatele.

Możnaby przy tej sposobności jedynie wygłosić kilka morałów na temat tego, że co się źle zaczyna, to się źle kończy, ale rezerwujemy sobie je na dzień, w którym kolejka umrze na anemję naturalną śmiercią, raz na zawsze, a ślady po niej zostaną usunięte.

Piękno Podola



Zamek w Wysuczce, jeden z b. nielicznych zabytków średniowiecza na Podolu, utrzymanych w stanie używalności. (Patrz odcinek na str. 2 p. t. „Podole w minjaturze").

Nowy zamach

Po kolejce zapowiadana jest budowa hoteli i dancingów w halach, autostrada zaś ma przeciąć Halę Gąsienicową.

Pyrrusowe zwycięstwo zwolenników uprzemysłowienia Tatr, zachęca ich, jak to było do przewidzenia, do dalszej niszczącej działalności.

Oto, IKC z dn. 23 lutego nawołuje do dalszej „rozbudowy" Tatr, polegającej na budowie luksusowych hoteli z dancingami w halach tatrzańskich, oraz szosy wzdłuż Hali Gąsienicowej.

Omawiany dziennik rozpoczyna, jak wynika z powyższego, identycznie w ten sam sposób kampanję, w jaki rozpoczął ją w sprawie budowy kolejki, używając nieomal słowo w słowo tych samych argumentów.

Spełnienie propagowanych zamiarów nazywa dziennik „zwycięstwem nad poetyczną blagą, pseudoideą, niezdolnością do logicznego rozumowania", ochroniarzy zaś „ludźmi, którzy ulegli czadowi pustego frazesu i nie chcą czy nie umieją myśleć logicznie, kierującymi się kryterjami uczuciowemi nawskroś banalnemi", dla których „dyliżans z zapitym pocztyljonem jest poetyczny".

Nie wdając się w polenikę z pismem, którego rola jest ogólnie znana, stwierdzić należy, że:

1. Enuncjacja cytowana posiada wszelkie cechy inspiracji, pochodzącej z tych samych sfer, które w IKC. w identyczny sposób inspirowały sprawę kolejki na Kasprowy w r. 1934, rozpoczynając od inwektyw, rzucanych na sfery ochroniarskie.

2. Głosy o dalszych apetytach niszczycieli Tatr niepokoją społeczeństwo już nie od dzisiaj. Enuncjacja IKC potwierdza je obecnie.

3. Enuncjacja IKC niewątpliwie zostanie znowu wyzyskana, jak to było przy kolejce, jako „żądanie społeczeństwa".

4. Sfery ochroniarskie winny natychmiast zająć stanowisko w tej sprawie i odrazu wszcząć jaknajenergiczniejszą akcję, zapobiegającą dalszemu „uprzemysłowieniu" Tatr i ich dewastacji.

ORGANIZACJE OCHRONY PRZYRODY W OBRONIE TATR

W lokalu P. Tow. Krajoznawczego, z inicjatywy sekcji ochrony gór. P. Tow. Tatrzańskiego, Ligi Ochrony Przyrody i P. Tow. Krajoznawczego odbyło się pod przewodnictwem prof. Hryniewieckiego zebranie poświęcone ochronie przyrody tatrzańskiej i związaną z tem budową kolejki na Kasprowy Wierch.

Zebranie zagaił prezes Sekcji Ochrony Gór pułkownik Korniłowicz, stwierdzając jednomyślność opinji publicznej, która wypowiedziała się przeciwko uruchomieniu kolejki. Budując kolejkę nie liczono się z hierarchją potrzeb inwestycyjnych. Zamiast rozpocząć od skanalizowania Zakopanego — rozpoczęto od inwestycji luksusowej, która niewątpliwie przyniesie znaczny deficyt.

Byłoby bardziej wskazane—kończył p. płk. Korniłowicz — aby Liga Popierania Turystyki, która tak propaguje kolejkę — zajęła się sprawą budowy drogi Zakopane—Zułów. Zbudowanie tej magistrali byłoby równoczesnem uczczeniem pamięci Marszałka Piłsudskiego i przyczyniłoby się do podniesienia ekonomicznego kraju oraz dałoby pracę licznym rzeszom bezrobotnych.

Z kolei przemawiał prezes Ligi Ochrony Przyrody prof. Hryniewiecki.

„Od kilkunastu lat — mówił prof. Hryniewiecki — Państwowa Rada Ochrony Przyrody — istniejąca przy Ministerstwie W. R. i O. P. — opinjowała we wszystkich sprawach związanych z ochroną przyrody. Niestety, w sprawie budowy kolejki na Kasprowy Wierch — nie zapytano się Rady Państwowej o jej zdanie i członkowie jej wraz z przewodniczącym prof. Szaferem, podali się do dymisji.

Państw. Rada Ochr. Przyrody nie odbywa posiedzeń już od 2 lat.

Następnie dyrektor P. T. K. p. Mikietta omówił prace Ligi Popierania Turystyki.

Do projektu powołania Ligi Popierania Turystyki wszystkie organizacje, zajmujące się turystyką odniosły się bardzo przychylnie, a nawet entuzjastycznie. Sądzono powszechnie, że będzie to nowa era w rozwoju naszej turystyki. Niestety, przypuszczenia te rozwiały się bardzo prędko.

Liga zupełnie nie interesuje się turystyką czynną i organizacjami. które ją propagują. Co więcej na rzecz Ligi pobierany jest bezprawnie podatek od każdego kolejowego biletu tyrystycznego w kwocie 50 groszy.

W warunkach, jakie się wytworzyły obecnie, istnienie Ligi mija się z celem.

Następnie red. W. Olszewski omówił sprawę sytuacji moralnej w jakiej znaleźli się, twórcy kolejki po dokonaniu swego dzieła wbrew woli społeczeństwa i z pogwałceniem prawa.

Na zakończenie zebrania przemówienie wygłosił prezes P. Towarzystwa Tatrzańskiego prof. Walery Goetel.

„Wszystkie niemal kolejki górskie — mówił prof. Goetel — przynoszą deficyt. W Austrji noszą się nawet z zamiarem zlikwidowania kilku kolejek. Zauważono przytem ciekawe zjawisko, że młodzież zaczyna korzystać z kolejek coraz mniej, woli bowiem wycieczki na nartach.

Tow. budowy kolejki na Kasprowy Wierch — nie zadawalając się już wywłaszczonym terenem, chce zająć na Kasprowym 20 tys. metrów kwadratowych t. j. przestrzeń daleko większą niż potrzebna jest do budowy stacji kolejki.

Ponieważ teren ten zajęty zostanie prawdopodobnie pod budowę restauracji i dancingu P. Tow. Tatrzańskie, jako właściciel Kasprowego Wierchu wnosi do władz wojewódzkich sprzeciw. Jeśli sprzeciw nie będzie w pierwszej instancji uwzględniony — mówił prof. Goetel — będziemy dochodzili naszych praw w następnych instancjach aż do Najwyższego Trybunału Administracyjnego włącznie".

AUDJENCJA

W dniu 22 lutego p. minister Ulrych przyjął w obecności p. wiceministra A. Bobkowskiego przedstawiciela sfer ochroniarskich w osobach pp. prof. W. Goetla (P. T. T.), prof. B. Hryniewieckiego (Polska Liga Ochrony Przyrody), płk. Korniłowicza (Sekcja Ochrony Gór. P.T.T.) oraz A. Patkowskiego (P. T. T. K.), którzy wyjaśnili szereg interesujących ich kwestyj.

Delegacja otrzymała m. in. przyrzeczenie niezabudowania Kasprowego żadnemi budowlami poza gmachem stacyjnym i małem obserwatorium astronomicznem.

Istnieje nadzieja, ze sprawa przywilejów taryfowych dla członków P. Z. N. zostanie rozszerzona sprawiedliwie również i na członków innych towarzystw.

Samochód przestaje być artykułem zbytku

Międzyministerjalna komisja dla spraw motoryzacyjnych przygotowuje plan, który umożliwi ludziom średnio zamożnym nabywanie samochodów na raty.

Jak słychać, ma być założone towarzystwo powiernicze, za pośrednictwem którego nabywca samochodu wpłacając zaliczkę będzie mógł resztę uiścić w długoterminowych ratach. Raty miesięczne miałyby się wahać w granicach od 200 — 300 zł.

Ceny samochodu będą też tańsze ,ponieważ prohibicyjne stawki celne zostaną obniżone, a oprócz tego wozy duże będą mogły być clone według ulgowej taryfy.

Jak też zapewniają w kołach miarodajnych, nastawienie władz fiskalnych do posiadacza samochodu ulegnie radykalnej zmianie. Samochód przestanie być uważany za luksus i opodatkowanie jego będzie znacznie obniżone. Obniżce mają też ulec ceny materjałów pędnych.

KILKA ZAPYTAŃ

w sprawie jazdy „na gapę"

W ubiegłym tygodniu prasa codzienna doniosła, że w jednym z pociągów popularnych Ligi Popierania Turystyki kontrola wykryła aż 70 pasażerów z nielegalnemi biletami.

Jedno z pism zaopatrzyło tę wiadomość w następujący komentarz:

„Fakt, że tak liczny odsetek podróżnych w jednym pociągu miał bilety nabyte nielegalnie z drugiej ręki, wskazuje na to, że na terenie Zakopanego działa jakaś zorganizowana placówka, która trudni się odkupywaniem biletów od pasażerów przyjeżdżających pociągami popularnemi, a następnie, po dokonaniu przeróbki, sprzedaje te bilety osobom wyjeżdżającym z Zakopanego."

Wobec powyższego pożytecznem byłoby, gdyby Wydział Turystyki zechciał publicznie odpowiedzieć na następujące pytania:

1. Czy poszczególne fakty nadużyć, które posłużyły jako pretekst do odebrania towarzystwom zniżek indywidualnych, uważać należy za objaw groźny, a fakty masowych nadużyć w pociągach Ligi za niewinny i nie wymagający wyciągnięcia konsekwencyj?

2. Jeżeli w jednym tylko pociągu Ligi znaleziono aż 70 pasażerów bez biletów, to wielu, według przypuszczenia Wydziału, mogło przejechać w ten sam sposób we wszystkich pociągach Ligi?

3. Czy generalna inspekcja P. K. P. zainteresowała się tą sprawą i czy wyciągnęła jakieś wnioski w stosunku do Ligi?

4. Czy zwrócino się do władz bezpieczeństwa o przeprowadzenie dochodzenia?

5. Czy panowie: p. o. naczelnika Wydziału Turystyki, dr. H. Szatkowski. kontroler ruchu J. Szelichowski i dyrektor Ligi, dr. A. Zieliński nie zechcieliby wypowiedzieć się na temat sposobów zapobieżenia w przyszłości tego rodzaju nadużyciom? Przecież niedawno ogłosili oni bilans statystyczny swego przedsiębiorstwa, ale nie znaleźliśmy w nim pozycji „przejazdów na gapę". A może sami nie wiedzieli, co się u nich dzieje?

Naczelnik wydziału, dyrektor Ligi i kontroler ruchu — to chyba dosyć aby zabezpieczyć pociągi popularne przed nadużyciami!

F. Z.

Liga a organizacje turystyczne

Wstęp

Pan dr. A. Zieliński, dyrektor Ligi Popierania Turystyki, okazuje w ostatnich czasach wzmożoną działalność prasową, mającą na celu zarówno zwrócenie uwagi na swoją Ligę, jak i na siebie samego.

Po niefortunnych wystąpieniach na łamach swej rodzimej prasy lwowskiej, za którą dostał mocne cięgi od „Słowa Polskiego“ i „Chwili“ (patrz Nr. Nr. 3 i 4) uznał obecnie za wskazane wystąpić ponownie. Tym razem gościny użyczył mu bezpłatny prospekt, wydawany za pieniądze skarbowe, p. t. „Turysta w Polsce“, a tematem głębokich rozważań jego stał się stosunek Ligi do turystyki „czynnej“. (A propos tej ostatniej dobrze jest przypomnieć, że p. dr. A. Zieliński dokonał w swoim czasie podziału turystyki na „czynną“ i „bierną“. Do pierwszej kategorji zostały zaliczone towarzystwa czyli instytucje, które coś czynią, do drugiej zaś — Liga, która tylko bierze.).

Piękny i kształcący pomysł określenia wzajemnego stosunku między czyniącymi i biorącymi, nie nastręczył utalentowanemu autorowi większego kłopotu. Z właściwą sobie lekkością stylu i frywolną dezynwoltura przejechał się p. dr. A. Zieliński po łebkach, tu coś napomknął, tam zaznaczył, gdzie indziej dyskretnie przemilczał, w innem miejscu nie dopowiedział, podpisał się, odłożył pióro, ukłonił się i poszedł na pół czarnej.

W ten sposób powstał frapujący artykuł, którym, ku naszej wielkiej przykrości, musimy zająć się z obowiązku dziennikarskiego.

Cóż zrobić! Każdy zawód posiada swoje specyficzne przykrości, i w każdym fachu natknąć się można na swojego d-ra Zielińskiego!

Piękny rewerans

Na turnieju średniowiecznym, przed pojedynkiem na torze hokejowym czy polu piłkarskiem, przed rozpoczęciem harców, odejściem na metę lub zajęciem stanowisk, przeciwnicy składają sobie pełne szacunku ukłony.

Zgodne z temi rycerskiemi tradycjami i nasz harcownik zaczyna od głębokiego ukłonu w stronę tych z których za chwilę mają polecić wióry.

„W Polsce — czytamy — gdzie ruch turystyczny jest stosunkowo młody..., decydującą rolę dla rozwoju idei turystycznej ogrywały towarzystwa turystyki czynnej. Kładły one podwaliny nietylko pod rzeczywiste zrzeszanie miłośników turystyki, lecz również pod rozwiązanie wielu zagadnień.“

W odpowiedzi na ten ukłon przeciwnik odwrócił się tyłem. Tak bowiem należy rozumieć odpowiedź, którą Liga Popierania Turystyki otrzymała w dniu 18 lutego z ust. p. **Mikietty, dyrektora** Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego.

I nie to jest bolesne, że wytknięto Lidze jej „politykę“ eksterminacyjną w stosunku do towarzystw „czynnych“, jej sposób werbowania członków za pośrednictwem nacisku władz administracyjnych, a wreszcie jej haracze, prawem kaduka nakładane na wszystkich... Bolesnem jest, że dokonał tego p. Mikietta, również dyrektor, a więc poniekąd kolega p. d-ra Zielińskiego!

Ha, trudno! Kolega koledze nie równy!

Autor bije się w piersi, a nas po kieszeni

Z niezwykłą bystrością zorjentował się autor zaraz, po upływie roku, że:

„Liga Popierania Turystyki, która została stworzona w pierwszej połowie ubiegłego roku, została przyjęta przez sfery turystyczne z pewnem niedowierzaniem, a nawet zaniepokojeniem.“

Twierdzenie to obecnie wymaga już sprostowania. Dziś niedowierzanie Lidze nie jest już „pewnem“, to znaczy tylko częściowem. Dziś jest ona już absolutnem, stuprocentowem dowiedzionem, zupełnie **pewnem.**

Co zaś do zaniepokojenia, to i ono ustąpiło również. Dziś wszyscy są **spokojni** o losy Ligi, która zwiędnie, skoro tylko zmienią się stosunki, pozwalające na przepompowywanie ożywczych soków z naszych kieszeni do kasy Ligi.

Wódz falangi o małych zainteresowaniach

„Poza jednak grupą zrzeszonych turystów — czytamy dalej — liczącą w Polsce 30 — 40.000 osób, pozostaje olbrzymia falanga, przekraczająca pół miljona ludzi, która również ma zainteresowania turystyczne. Występują one może w mniejszym stopniu, ale falanga ta pozbawiona była opieki. Jedynie od wypadku do wypadku, z inicjatywy zupełnie dorywczej, nieskoordynowanej, miała pewne okazje do oddania się tym zamiłowaniom, czy to w postaci urządzanych od czasu do czasu pociągów popularnych, czy też zjazdów na jakieś święta lub manifestacje. Akcja ta — należy to jednak stwierdzić — była zupełnie nieuporządkowaną, a zysk z niej ciągnęli ludzie lub organizacje z turystyką zupełnie niezwiązane.“

Obecnie mało zainteresowana falanga otrzymała naczelnego wodza — Ligę. Naczelny wódz zaczął od końca: nie pozwala, aby ktoś inny, poza nim czerpał zyski. Reszta później. O dniu „oddania się“ nastąpią oddzielne ogłoszenia, z reklamą kolejki na Kasprowy na odwrocie.

Narazie falanga musi jeszcze trochę poczekać.

Co wykazała subtelna analiza?

Przechodząc do spraw, związanych z popieraniem turystyki, autor pisze:

„Analiza ruchu turystycznego wykazuje, że zawsze, na każdym najmniejszym nawet terenie mamy do czynienia z odpływem turystów wyjeżdżających do innych okolic oraz dopływem do danego terytorjum z innych stron.“

Zwyczajny „szary człowiek“ postąpiłby w tym wypadku jak gbur. Poszedłby zwyczajnie na dworzec kolejowy i zobaczyłby tam, że ludzie przyjeżdżają i odjeżdżają.

Subtelny badacz postępuje inaczej. Przeprowadza „analizę ruchu“ dopiero potem dochodzi do wniosku, że wszędzie znajdują się tacy, którzy wyjeżdżają do innych okolic, i wprost przeciwnie, tacy, którzy z innych okolic przyjeżdżają.

Subtelne to spostrzeżenie, dokonane przy pomocy „analizy“, nie jest jednak nowe. Pozwolimy sobie zauważyć, że ruch ludzi odbywa się już od chwili, kiedy ci ostatni otrzymali od natury po parze nóg, co jest historją już ładnych kilku lat. Tylko, że zawsze stanowili oni mało zainteresowaną falangę, która poruszała się w sposób zupełnie pierwotny i bez najmniejszej analizy.

Człony z nadbudówką

Co z tego wynika? Oczywiście — konieczności członów, gdyż dla obsługi zanalizowanych potrzebne są:

„przedewszystkiem instytucje handlowe. Zakłady przemysłu turystycznego, hotele, restauracje, zakłady rozrvwkowe etc. — oto człony obsługujące turystów na miejscu.“

Oczywiście, w tem miejscu czytelnik może wpaść w melancholję.

— Dlaczego — zapyta z rozpaczą — do obsługi turystów muszą być używane człony? Dlaczego nie głowy? Czy w turystyce urzędowo na każdym kroku człowiek musi się natknąć na człona? A może dlatego tak wypada organizacja pociągów popularnych?

Spieszymy uspokoić zdenerwowanych! Nie będą to zwyczajne człony, lecz... z nadbudówką. Bo oto subtelny stylista pisze w dalszym ciągu, że jako nadbudówki nad członami wystąpić mają miejscowe związki propagandy turystycznej.

Dobrze, ale gdzie jest Liga? Czy przypadkiem nie zginęła gdzieś wśród nadbudowanych członów?

Niema obawy! Liga nietylko jest, ale nawet ulokowała się w samem centrum członów, gdyż

„Te związku wymagają z kolei pewnej instytucji centralnej i tą właśnie ma być Liga Popierania Turystyki.“

Teraz już wiemy jasno jaką rolę pragnie odegrać Liga, w interpretacji tej dyrektora, oraz... gdzie znalazła sobie miejsce, w którem uwije gniazdko.

I tutaj właśnie następuje pierwsza koordynacja życzeń zarówno Ligi, jak turystów. Ci bowiem również nigdzie indziej nie ulokowaliby Ligi.

Amatorzy i fachowcy

W zakończeniu artykułu p. dyr. dr. A. Zieliński okazuje wysoką tolerancyjność w stosunku do towarzystw. Pozwala bowiem im istnieć w Polsce, jakkolwiek nie wszędzie.

„Gdzie ruch jest mały — pisze — ograniczony jedynie do nielicznych miłośników wycieczek i krajozdawstwa, tam wystarcza praca odnośnego towarzystwa. Tam jednak, gdzie należy się liczyć z ruchem, który ma już poważne znaczenie gospodarcze dla danego terenu, tam amatorska — że tak powiem — czysto społeczna, praca organizacji turystyki czynnej, winna ustąpić miejsca instytucji, której patronuje związek popierania turystyki, bez względu na to, czy będzie to instytucja handlowa czy też społeczna.“

W ten sposób 60-letnie towarzystwa, które w swej megalamanji mniemały, że są już dość fachowe, zostały z punktu odstawione na miejsca. Muszą też pogodzić się obecnie z tem, że stanowią tylko coś w rodzaju ochotniczej straży ogniowej lub teatru amatorskiego, tolerowanego jeszcze w braku laku. Prawdziwem fachowcem jest natomiast — Liga Popierania Turystyki.

Salto mortale i ukłon na odchodnem

Logiczny wniosek, jaki wysuwa się z enuncjacyj p. d-ra A. Zielińskiego, byłby, zdaję się, tylko jeden: Liga obejmuje działalność towarzystw, które wobec tego stają się zbędne.

Tak przynajmniej należy myśleć. Ale indyk również myślał.

Bo oto ceniony dyrektor Ligi najniespodziewaniej w świecie, bezpośrednio po ostatnio przez nas cytowanem zdaniu artykułu, pisze:

„Oto w krótkich słowach naszkicowana rola Ligi Popierania Turystyki w stosunku do towarzystw turystycznych, z której jasno wynika, że towarzystwom tym ze strony Ligi Popierania Turystyki nic nie grozi, a przeciwnie, Liga Popierania Turystyki jest wybitnie zainteresowana w ich rozwoju i jaknajlepszym rozkwicie.“

Jeżeli ktoś myśli, że w słowach tych znajduje się jakiś salto mortale logiczne — myli się. Jest to najzwyczajniej w świecie elegancki rewerans, albo uprzejmy ukłon przeciwnika, który już załatwił się z wrogiem i obecnie udaje się na pół czarnej.

Na ukłon ten odpowie prawdopodobnie znowu „kolega“ dyrektor Mikietta.

Z. P.

Skąd powstał tyfus na Kasprowym?

Kolejka, która pochłonęła już 11 ofiar ludzkich, budowana jest w najgorszych warunkach, jakie można sobie wyobrazić.

Czytamy o nich w „Robotniku” z dn. 25 ub. mies. co następuje:

„W związku z budową kolejki linowej na Kasprowy Wierch robiło się wielki huczek. Słyszeliśmy komunikaty przez radjo, czytamy w prasie hymny pochwalne, zbiera się podpisy, wysyła się delegacje z podziękowaniem.

To jest jedna strona medalu, druga przedstawia się odmiennie.

O stosunkach panujących przy budowie kolejki częściowo już pisaliśmy, dzisiaj dorzucimy jeszcze parę kwiatków z tej tak bogatej niwy.

Laury zbierają inicjatorowie, natomiast ci prawdziwi budowniczowie płacą życiem i zdrowiem, łamią skały, wznoszą krwawym potem gmachy i wieże, pracując w warunkach chińskich kulisów.

Ponieważ jest fizyczną niemożliwością dochodzić do pracy z Zakopanego na Kasprowy Wierch (robotnicy nazywają to wygnaniem albo Syberją), pracujący tam robotnicy musieli zamieszkać w barakach, w których warunki były jeszcze gorsze, jak na Myślenickiej. Pozatem brak wody. Wodę dowożono prowizoryczną kolejką linową z Myślenickiej, w śmierdzących beczkach od nafty, benzolu i t. p. Noszono też z czeskiej strony odległej o pół godziny drogi. Poza tem na około 150 robotników jeden klozet, to też pod tym względem teren budowy nie grzeszył czystością, ponieważ jednak w górach aura jest zmienna, nieczystości te przyruszył śnieg, robotnicy zaś z braku wody nabierali go garnka, taki śnieg, z którego gotowano herbatę. Z jednej strony ciężka fizyczna praca, z drugiej brak odpowiedniego odżywiania, wody, pomieszkania okazały się w skutkach fatalne, i obecnie kilku robotników znajduje się w szpitalu.

Zapóźno kierownictwo budowy przyrzeka poprawę warunków na Kasprowym Wierchu.

Przy tej sposobności warto przypomnieć o półtoradniowym strajku na Myślenickiej Turni w dniu 8 i 9 stycznia, gdzie robotnicy, między innemi, żądali dowożenia ich na miejsce pracy, oświadczając, iż w barakach w takich warunkach nocować jest niemożliwością.

Kierownictwo zgodziło się barak na Myślinickiej doprowadzić do względnego porządku, nie chcąc się godzić na dowożenie robotników.

Rzecz bardzo charakterystyczna, że w dniu 8 stycznia o godz. 4 wiecz. gdy strajkujący zeszli z Myślenickiej, kierownictwo załadowało na auta robotników pracujących w Kuźnicach, którzy po przepracowaniu 8 godzin pracę kończyli i zawieziono ich do dalszej pracy 12 godzin na miejsce strajkujących: a więc, aby złamać solidarność robotniczą, auta do przewozu robotników się znalazły i nie było niebezpieczeństwa.”

Jeszcze edna reklama kolejki

Pod tytułem „Zima w Polsce“ ukazała się starannie wydana broszura propagandowa, poświęcona opisowi głównych terenów narciarskich w górach polskich. Wydało ją Tow. Krzewienia Narciarstwa przy poparciu finansowem Ministerstwa Komunikacji; opracował ją zaś dr. Adam Zieliński. Broszura, po ogólnym wstępie, rozpatruje w osobnych rozdziałach: Beskid Śląski i Raczański, Beskid Wysoki, Gorce, Tatry Zachodnie, Tatry Wysokie, okolice Krynicy, Bieszczady Zachodnie, Bieszczady Wschodnie, okolice Worochty, Czarnohorę. Charakterystyczne jest, że w środku broszury znajduje się przesadzonym stylem skreślona notatka o Kasprowym i wykańczanej kolejce linowej na jego szczyt (m. in. co do liczby zjazdów narciarskich podano, że jest ich z Kasprowego „kilkanaście niezwykle urozmaiconych“, jak również przesadzono piękno widoku z Kasprowego, skąd jak wiadomo, szereg drugorzędnych szczytów zasłania w paru kierunkach krajobraz wysokogórski). Kończą wydawnictwo „Informacje ogólne“. Ozdobą publikacji są przepiękne reprodukcje zdjęć górskich, m. in. zdjęcie lotnicze Kasprowego Wierchu z okolicą, dokonane jeszcze przed rozpoczęciem budowy kolejki, a więc przedstawiające teren w swem surowem, niezeszpeconem, wspaniałem pięknie.

O ile chodzi a tekst broszury, która w swej informacyjnej części wiele miejsca poświęca roli Tow. Krzewienia Narciarstwa i Pol. Związku Narciarskiego w rozwoju turystyki górskiej w Karpatach, to czytelnika musi uderzyć niemal zupełne zapoznanie doniosłości prac Pol. Tow. Tatrzańskiego. Rozdziały o poszczególnych partjach górskich dyskretnie przemilczają konsekwentnie (poza wzmianką o Dworcu Tatrzańskim w Zakopanem) rolę tego głównego gospodarza polskich gór. Broszura podaje np., że na „szczycie Turbacza i na Starych Wierchach stoją zagospodarowane schroniska narciarskie, zaś najlepsze zjazdy są odpowiednio wyznakowane w terenie“, lecz ani słówkiem nie wpomina, że schroniska te (jak większość znakomita innych w broszurze wspomnianych) są zbudowane i prowadzone przez P. T. T. i że cała właściwie sieć znakowanych górskich szlaków turystycznych, to również wynik ofiarnej pracy P. T. T. dla ogółu turystów.

Całość broszury uprawnia do przypuszczenia, że mamy do czynienia z publikacją, mającą na celu reklamę T. K. N. i P. Z. N. Ale szkoda wówczas, że tyle pieniędzy **państwowych** wydano na tak zredagowaną broszurę, tem bardziej, że jest ona (patrz ostatnia strona okładki) tylko... reklamą kolejki.

Znowu zakonspirowany pociąg Ligi

Jak „pracuje“ Liga Popierania Turystyki, wszystkim wiadomo. Wiadomo również wszystkim, że Liga, poza zbieraniem haraczów od każdej imprezy nic nie zdziałała, obiecuje natomiast szczodrze, że niedługo już pokaże ci potrafi.

W ostatnich dniach ub. mies. rzeczywiście pokazała, tym razem w Łodzi. O wyczynie tym czytamy w prasie łódzkiej:

„Niejednokrotnie zwracaliśmy uwagę na bardzo dziwny objaw, mianowicie na fakt, że wszelkie poczynania i przedsięwzięcia ligi popierania turystyki okryte były zawsze jakimś nimbem tajemniczości — jeśli się tak wyrazić można — zakonspirowane.

Faktem jest, że organizacja wszystkich imprez ligi szwankuje bardzo, wskutek czego wycieczki i t. p. nie osiągają zamierzonego celu.

Leży w tej chwili przed nami plakat ligi, reklamujący wycieczkę do Zakopanego pod hasłem **„Na karnawał z Łodzi do Zakopanego“.**

W afiszu tym mamy wszystkie szczegóły. **Brak jest natomiast rzeczy bardzo ważnej, — którą liga widocznie uważała za głupstwo, mianowicie, o której godzinie ten pociąg z Łodzi odejdzie.**

Organizatorzy zadowolili się krótkiem: „Odejście w sobotę, 22 lutego wieczorem“. **Godzina, to już drobiazg dla panów z ligi. Afisz przyszedł w środę, w czwartek został wywieszony, został więc jeden dzień na zastanowienie się, spakowanie niezbędnych drobiazgów, wystaranie się o pieniądze, załatwienie zwolnienia, czy też urlopu.**

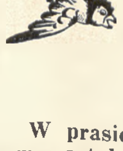
Ponieważ pozatem afisze te zostały przysłane w dość skąpej ilości, bardzo wiele osób nawet nie miało okazji przeczytać ich.

Skutek tego jest taki, że **zapisów jest bardzo mało** i niewiadomo jak to wogóle będzie z odjazdem, ponieważ do **przewidzianego minimum 250 osób jest jeszcze bardzo daleko.**

A póniej, jeśli się taka wycieczka nie uda, w Warszawie nazywać się będzie, że dla łodzian nie warto urządzać żadnych imprez, bo nie korzystają nawet z najdogodniejszych.

Do wczoraj popołudnia było tajemnicą, kiedy ten pociąg do Zakopanego odejdzie.“

Tak Liga „pracuje“. Komentarze zbyteczne.



POD ŚWIATŁO

Hołdowników — do piekła!

W prasie poleskiej ukazał się niedawno artykulik, złośliwie wyśmiewający organizatorów wycieczki poleszuków do Warszawy. Niejaki Bazyli Charytoniuk opisuje stylem bynajmniej nie „ciemnego chłopka“, lecz wytrawnego, zawodowego kpinkarza, nie usiłującego nawet podszywać się pod folklor chłopskiego pióra, jak to mu dali w Warszawie niesłodką kawę, jak mu było twardo jechać na ławie w trzeciej klasie i wreszcie jak całą wycieczkę popędzono „do piekła“ (na film).

—Zobaczyłem jekieś obrazy — pisze domniemany chłopek — morze, statki, rzeki z krokodylami i ludzi nieco podobnych do djabłów, bo czarnych. Więcej ja nic nie widział, bo, usiadłszy wygodnie, zasnąłem. Obudził mnie tupot wychodzących ludzi i ja wyszedłem na ulicę niczego nie zrozumiawszy. Dopiero nasz przewodnik objaśnił mnie, że to było kino.

Trzeba przyznać, że pomysł prowadzenia poleskich hołdowników na „Piekło“ był wybitnie dydaktyczny i dowodzi „państwowego“ wyczucia propagandowego. Równine dowcipny jest jakiś anonimowy chwalca tych metod, pocieszający poleszuków, że „im częściej będą jeździli do miast, tem mniej dziwne będzie im się wydawało to wspaniałe piekło, które nas otacza w Warszawie“.

Cóż za sarkazm! doradzać ludziom, umierającym z głodu, częstsze wojaże do miast, w celu otrzaskania się z wrażeniami kinematograficznemi! Zaiste, cynizm, równy głupocie. C. K.

Prasa o Kasprowym

„Kurjer Poranny“ pisze:

„W tych dnia — pojawiło się na terenie Zakopanego rozporządzenie starostwa nowotarskiego o wywłaszczeniu terenów użytkowanych pod budowę kolejki na Kasprowy. Rozporządzenie to wywołało żywy oddźwięk wśród zainteresowanych. Cała sprawa przedstawia się bowiem dość niejasno od strony prawnej.

Dnia 26 lipca ubiegłego roku wydało starostwo nowotarskie pozwolenie na użytkowanie niektórych terenów na Hali Gąsienicowej i Kasprowej pod prace przygotowawcze Towarzystwu Kolejki Linowej. Wedle opinji rzeczoznawców, starostwo przekroczyło zakres swych kompetencyj, gdyż tego rodzaju pozwolenie może być wydane li tylko przez władze wojewódzkie. W jawnej natomiast kolizji z prawem jest budowanie gmachów i urządzeń kolejki na terenach, które są do tej chwili cudzą własnością. Rozporządzenie bowiem o wywłaszczeniu wyszło post factum.

Właściciele terenów, które mają podlec wywłaszczeniu, a przedewszystkiem główny właściciel Towarzystwa Tatrzańskie przygotowują wielką akcję sprzeciwu, opartą nietylko na motywach ekonomicznych. W najbliższym więc czasie musimy oczekiwać jakiejś poważniejszej decyzji ze strony Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego“.

„Głos Narodu“ dodaje do powyższych wywodów:

„Sprawa poruszona przez „Kurjer Poranny“ nie jest nowa. Mówił o niej jeden z posłów do Sejmu. Ale wracamy tu do niej, ponieważ przypomina ją organ rządu, i ponieważ jest szczególnie „dziwną“... Cóż to bowiem znaczy, że władze — jak stwierdza organ rządu — pozwoliły budować gmachy i kolejkę na terenach, które były cudzą własnością?”

„Kurjer Poranny“ zapowiada „wielką akcję sprzeciwu“ w sprawie prawnej całej tej smutnej doprawdy historji z kolejką linową w Tatrach.

Podole w minjaturze

Kogo nie stać na zwiedzenie autentycznej Szwajcarji — jedzie sobie poprostu do Szwajcarji „Kaszubskiej“ lub „Podolskiej“, kto nie ma pieniędzy na spędzenie lata na południu, wyjeżdża do Zaleszczyk. Ktoby natomiast nie miał czasu na gruntowne zwiedzenie Podola, dla takiego istnieje również sposób, który w zupełności zaspokoi jego szczery apetyt na Podole.

Oto niechaj jedzie lub nawet niech przyjdzie w powiat Borszczowski i jeśli go dokładnie obejrzy, może z dumą powiedzieć: „Byłem na Podolu, znam Podole!“

Bez odrobiny przesady można powiedzieć o borszczowskiem że jest syntezą wszystkiego, co stanowi o atrakcyjności Podola. Znajdziesz tutaj wszystko pod ręką czegobyś musiał szukać gdzie indziej całemi dniami. Romantyczne zamki, wrosłe w krawędzie jarów, osobliwości geologiczne, oryginalność strojów ludowych, urodzajność ziemi — wszystko co charakteryzuje Podole — zgromadziło się szczęśliwie w najbardziej wysuniętym na południowo-wschód powiecie. Jeśli się do tego doda rzeczy gdzie indziej niespotykane, jak niezwykły upał w lecie, dochodzący do granic prawie tropikalnych, mnóstwo sadów morelowych, brzoskwiniowych, a przedewszystkiem plantacyj winogron to naprawdę entuzjazm ogrania „człowieka z Zachodu“ i bije się w piersi ze skruchą mówiąc: — „Mea culpa, że dopiero teraz to widzę!“.

Majestat Tatr czyni turystę małym, morze wprawia go w zadumę, Podole natomiast daje mu swobodę ducha, napełnia umysł romantyzmem i zachwyca egzotyką.

Sama stolica powiatu, typowe, bezpretensjonalne miasteczko prowincjonalne, aczkolwiek schludne i dość kulturalne, nie przedstawia dla tutrysty większej atrakcji, natomiast sława miejscowości takich, jak Okopy śr. Trójcy, Krzywcze, Blicze Złote i Monastyrek dawne przekroczyła granice powiatu.

Kto czytał „Nieboską“ Krasińskiego, ten zawsze z sentymentem odnosi się do szańców Okopów św. Trójcy. Okopy do dziś spełniają rolę symbolicznego szańca na rubieży granic polskich; wtulone w ramiona Dniestru i Zbrucza, granicząсznych rzek z Rumunją i Ukrainą bolszewicką, sterczą dumnie swemi basztami. Nić wspomnień historycznych snuje się przed oczyma turysty. Okopy postawił i ufortyfikował Sobieski, by niepokoić Portę otomańską, która się usadowiła w Kamieńcu Podolskim. W czasie konfederacji barskiej Okopy stały się redutą Kazimierza Pułaskiego i garstki patrjotów. Dzisiaj pełni w nich szczytny obowiązek czuwania na granicy Korpus Ochrony Pogranicza. Na lewym brzegu Zbrucza wpatruje się na zachód strażnik bolszewicki...

W pobliżu Okopów zachował się słynny wał Trajana, najwyraźniejszy w Polsce ślad po legjonach rzymskich.

W Skale nad Zbruczem zawisł na krawędzi jaru zamek, wzniesiony na gruzach dawnej siedziby Korjatowiczów. Wielokrotnie w swym znojnym żywocie oblegany przez czerń kozacką, Rakoczego i czambuły tureckie, dźwigał się i upadał, zawsze jednak pozostawał wierny Rzeczypospolitej. Wojna światowa objęła swem śmiertelnem tchnieniem strażnika nad Zbruczem i dokonała na nim... morderstwa z litości. Sędziwe mury, widne z daleka, dziś jeszcze robią wrażenie groźnych.

Z sześciu zamków na tym terenie najlepiej zachował się do dziś zamieszkały czworoboczny zamek w Wysuczce; inne legły w ruinę i czekają cierpliwie na dotacje wspaniałomyślnych konserwatorów. Basztami w Krzywczu Górnem zajęło się pieczołowicie Podolskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze. Odrestaurowało jedną z nich i przyznaczyło na schronisko dla turystów.

Stara, podupadła jak wiele innych na Podolu, mieścina Krzywcze, zaludnia się letnią porą turystami, którzy z dalekich niekiedy stron (dużo z zagranicy) przybywają, by obejrzeć skarby, pozostawione przez naturę w podziemiach. Kryształowe groty krzywczańskie mają już ustaloną opinję wśród znawców. Jedyne w swoim rodzaju w Polsce, a nieliczne w świecie — stanowią rok rocznie cel tysiąca pielgrzymek turystycznych.

W świetle latarni górniczej przewodnika wyłaniają się zdumionym oczom jakieś zaczarowane światy, jawią się groty o fantastycznych rzeźbach na ścianach, przypominających niesamowite chimery. Drobniutkie kryształki gipsu potysiąckroć łamią promień światła, skrzą się miljardem gwiazdek. Cyklopiczne skały zwisają u stropów jaskiń, zdając się lada chwila spaść. Emocja pierwszorzędna dla silnych nerwów. Ktokolwiek zwiedza ten osobliwy dar natury, dziwi się, że jeszcze dotychczas nie uczyniono wszystkiego, co spotęgowałoby wrażenie zwiedzających. Szczupłe środki najaktywniejszego ze wszystkich towarzystw turystycznych — Podolskiego — nie zdołają usunąć niewygód, nie są w stanie uprzystępnić dalszych grot i kurytarzy tego wspaniałego pałacu kryształowego. Usunięcie gruzu, zagradzającego lub utrudniającego drogę do dalszych nieznanych dotychczas partyj, przebicie drugiego wejścia oraz przeprowadzenie światła elektrycznego w głąb kurytarzy, stworzyłoby z jaskiń krzywczańskich objekt o atrakcji na miarę światową.

Miłośnika prehistorji ziem polskich zainteresuje niewątpliwie słynna świątynia pogańska w Monastyrku, wydrążona u szczytu stromej ściany jaru Seretu przez wodę, a wykończona niezgrabną ręką dyluwianego architekta. „Westybul“ tego przybytku podparł ów architekt „kolumnami“ w stylu dolomitów. Późniejszym mieszkańcom pustyni wypadło z kolei ozdobić „nawy“ świątyni ołtarzem i kamieniem ofiarnym, a ściany malowidłami. Rzeczą godną zastanowienia jest fakt istnienia świątyni właśnie w takiem miejscu, gdzie później w czasach historycznych, stawiano zwykle zamki obronne przeciw najeźdźcowi ze Wschodu. Widocznie i mieszkaniec przedhistoryczny odczuwał, że Wschodu należy się obawiać.

O osiemnaście kilometrów na południe od Borszczowa rozsiadła się szeroko w uroczym jarze Seretu wieś Bilcze Złote. Zachowały się w niej interesujące archaizmy w strojach ludowych, nigdzie indziej na Podolu nie spotykane.

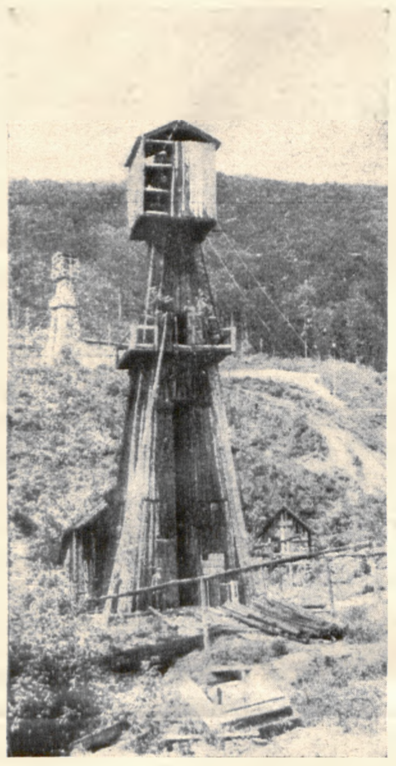
Stare wieśniaczki zasłaniają sobie część twarzy czarczafami na sposób turecki. Młodzi parobcy chodzą w lnianych koszulach, na wierzch wypuszczonych, a przepasanych szerokim pasem; spodnie lniane kunsztownie w harmonijkę karbowane, opadają na buty z cholewami; na głowie słomiany kapelusz, ozdobiony sztucznemi kwiatami, winogronami i t. p. tworzy istny ogród wiszący. Dziewczęta pracowicie haftują swój barwny przyodziewek, same niezwykle urodziwe, o rysach twarzy wybitnie regularnych. Niejedna dama wielkomiejska pozazdrościłaby urody „mołodyci” bilczańskiej! Folklor wioski występuje w całej okazałości i barwności w czasie odpustu w lecie.

Bilcze Złote znane jest poza tem z grot wapienno-gipsowych, wyżłobionych pod ziemią przez erozję wody. Ustępują one wprawdzie wspaniałości podziemnego pałacu kryształowego w Krzywczu, niemniej jednak są interesujące z uwagi na pozostałe w nich ślady w formie wykopalisk różnego autoramentu, które świadczą o pobycie człowieka jaskiniowego w tych grotach.

Niesposób wyliczyć, jakie mnóstwo skarbów historycznych, geologicznych, ludoznawczych i t. p. zawiera ten przecudny zakątek „Ciepłego Podola“, powiat Borszczowski. Każda piędź ziemi chyba stanowi dla siebie swoją historję. Każdy okres, począwszy od epoki lodowcowej, pozostawił tutaj swój widoczny ślad istnienia.

Cudna jest ziemia borszczowska, oblana złotem słońcem, ozdobiona sadami morelowemi, romantyczna strzelistemi ruinami zamków nad przepaścistemi jarami rzek, malownicza strojem urodnej drużki weselnej, bogata, urodzajna, pszenna ziemia! Mgr. J. Z.

Kraina złotodajnej ropy



Na ziemi turczańskiej zjawił się nowy gość, witany z radością — wieża wiertnicza.

Kończąca się sesja budżetowa Sejmu przyniosła niebylejaką sensację: Oto minister E. Kwiatkowski oznajmił, że w pow. Turczańskim odkryto bogate źródła ropy naftowej, nowe tereny, które nietylko zapewniają nam samowystarczalność, ale pozwalają na wielki eksport ropy i produktów naftowych.

Istnienie ropy w pow. Turczańskim i Leskim znane było nie od dzisiaj. Od kilkunastu lat prowadzone były tam już badania oraz próbne wiercenia, jednakowoż bez rezultatów. Dokopywano się wprawdzie tu i owdzie niewielkich pokładów ropnych, ale były one tak małe, że eksploatacja ich nie opłacała się.

Oprócz pokładów ropy dokonywano tu sporadycznie odkrywek węgla, oraz znaleziono obfite źródła mineralne o typie szczawy alkalicznej. Jedno z nich, mianowicie „Poraj", położone w Matkowie, jest nawet eksploatowane.

Ziemia turczańska jest uboga. Rolnictwo na jałowych piaskach, żwirach i glinach nie rozwija się. Jedynem źródłem zarobkowem mieszkańców było zatrudnienie przy eksploatacji lasów, które, niestety, w ostatnich czasach zupełnie zanikło.

Sytuacja powiatu pod względem gospodarczym należała więc do najgorszych w Polsce, i jedynem, co mogło ją jeszcze jako tako poprawić, mógł być ruch turystyczny i letniskowy. Bo strony tamtejsze należą do najpiękniejszych w Polsce. Bieszczady, dochodzące w swych szczytach do 1500 m., poprzerzynane wąwozami Stryja, Sanu i Dniestru, porośnięte puszczami, wielokrotnie jeszcze nietknietemi stopą ludzką, stanowią latem prawdziwą krainę bajki, zimą zaś niepo równane tereny narciarskie. Powiat posiada szczególnie sprzyjające warunki klimatyczne, nadające się do leczenia chorób organów oddechowych. Powietrze jest tu łagodne i niema szybkich zmian temperatury. W powiecie znajduje się urocze letnisko podgórskie, Rozłucz, jedno z najpiękniej położonych w Polsce, ostatnio pięknie zabudowane. Warunki zdrowotne oraz taniość cen kwalifikują Rozłucz jaknajszerzej, tak w charakterze letniska, jak stacji narciarskiej, która zresztą z roku na rok staje się popularniejszą. Ostatnio założono tu ośrodek P.W. i W.F.

Na samem pograniczu leżą słynne Sianki, najsłynniejsze w Polsce tereny narciarskie.

Szosy na terenie powiatu ciągną się na przestrzeni 63 klm. zaledwie. Są one dobrze utrzymane, wymagają jednak stałej konserwacji i rozszerzenia sieci, powiat bowiem, jak zaznaczyliśmy, stanowi unikat pod względem wartości turystycznych.

Obak walorów przyrodniczych posiada ziemia turczańska niesłychanie interesującą historję. Niektóre strzępy z dziejów tej ziemi przytaczamy według ostatnio wydanego dzieła Wł. Pulnarowicza „U źródeł Sanu, Stryja i Dniestru".

* * *

Jeszcze do połowy 15 w. okolice dzisiejszej Turki, aż do dzisiejszego Starego Sambora, po sam Beskid, stanowiły zupełnie dzikie, niezamieszkałe, leśne pustkowia, pełne wszelkiego zwierza, wśród którego tur spotykał się bardzo często. Od tura też pochodzi nazwa Turki, nie, jak niektórzy mylnie przedstawiają, od Turków.

* * *

Najstarszem miastem w okolicy jest obecnie Stary Sambor, dawniej Samborem zwany. O dawności osiedla dowodzą akta, głoszące, że był on spalony w roku 1241. Należał on w końcu 14 w. do Spytka z Melsztyna, który dzielnie gospodarował swemi włościami. W drużynach Spytka znajdowało się wielu Wołochów. Za dzielność w walkach otrzymywali oni ziemię oraz często podnoszeni byli do stanu szlacheckiego.

* * *

Turka nadana została jednemu z wojowników wołoskich przez Jagiełłę w r. 1431. Wraz z nią otrzymał on wielkie obszary, ciągnące się do samej granicy węgierskiej. Właściciel przybrał nazwisko „Turecki". Potomkowie jego należeli do najlepszego rycerstwa za czasów Piastów i Jagiellonów. Z czasem Tureccy, w miarę dziedziczenia i otrzymywania nowych wsi, przybierać zaczęli nazwy, od nich pochodzące. W ten sposób powstały rody Jaworskich, Komarnickich, Wysoczańskich, Matkowskich etc. Pieczętują się Sasem. Długosz stwierdza, że wszystkie rody, używające tego herbu, pochodzą z Wołochów.

* * *

W połowie 16 wieku wynika spór o granice ziemi potomków Tureckich z ekonomją Samborską. Na miejsce zjeżdża komisja królewska, która przeprowadza linję graniczną. Orzeczenie komisji wywołuje niezadowolenie szlachty turczańskiej. Bona staje się wśród niej niepopularna. Ze szlachty turczańskiej pochodzą też najzagorzalsi jej późniejsi przeciwnicy.

* * *

Na Samborszczyźnie często bywali królowie, dokonujący osobiście lustracyj swych wsi koronnych. Kroniki notują następujące odwiedziny: Jagiełły w roku 1415 i 1419, Warneńczyka w r. 1439, Kazimierza Jagiellończyka w r. 1451, Bona przebywała kilkakrotnie, Batory w roku 1578, Sobieski w r. 1678, Marja Kazimiera w 1686.

Kmiecie ze wsi koronnych dumni byli z odwiedzin królów, do których mieli prawo zwracać się bezpośrednio z pominięciem starostów. Nazywali siebie „ludźmi królewskimi", a w pismach tytułowali się „obywatele poddani Króla Jego Mości".

* * *

Napady tatarskie, które były chlebem powszednim wchodnich połaci Rzeczypospolitej, rzadko kiedy dochodziły do lasów i gór Beskidu. W razie napadu Tatarów ludność zarębywała drogi i przejścia, zarzucając je kłodami ściętych drzew. Ten sam sposów obrony praktykuje się w tych stronach długo. Jeszcze w 17 w. używano go, a wtedy przejazd do Wołoch i Węgier bywał niemożliwy.

* * *

W r. 1594 hetman wielki koronny Jan Zamoyski na czele 10.000 pospolitego ruszenia dał opór Tatarom pod Samborem, przepędzając ich z granic Rzeczypospolitej.

* * *

16 i 17 wiek odznacza się licznemi zajazdami szlacheckiemi. Były one powodowane nietylko chęcią wykonania wyroków sądowych, ale często chęcią zemsty, rabunku etc. Nie brakło również aktów porywania panien. Do najcharakterystyczniejszych z nich należy zajazd Pamientowskiego, dzierżawcy Rozłucza, na dwór Dwernickich w Boberce, w celu porwania córki dziedzica, Marychny Dwernickiej. Pamientowski, wpadłszy na czele towarzyszów i służby do dworu w przeddzień ślubu ukochanej z niejakim Remigjuszem Tyszkowskim, przywołuje popa i bierze z ukochaną ślub, pozostawiając żonę w domu rodzicielskim. Matka panny młodej, nie uznając ślubu zawartego gwałtem, wydaje ją powtórnie zamąż za Tyszkowskiego. W czasie godów weselnych wpada jeszcze raz Pamientowski, rzuca się na pana młodego, zadając mu śmiertelną ranę i uprowadza swą żonę do Rozłucza. Nie brak w tym okresie i innych aktów samowoli szlacheckiej.

* * *

Mieszkańcy pogranicza węgierskiego cierpieli wiele od zbójców węgierskich, którzy dokonywali bezustannych napadów na spokojną ludność polską. Zbójnicy, t. zw. tołhajowie lub sabatowie, często najmowali się na służbę panów polskich. Tak np. „Djabeł Łańcucki", Stanisław Stadnicki, posiadał stale na swym żołdzie ok. 700 zbójców węgierskich. Inne grupy dowodzone były przez Węgrów i Wołochów i dokonywały krwawych napadów na mieszkańców Podkarpacia i Beskidu, a starostowie polscy musieli być w ciągłem pogotowiu. Napady powtarzały się w ciągu całego 17 i 18 wieku.

* * *

Niektórym napadom nadawano znaczenie również polityczne. Do takich należy najazd Rakoczego, który chcąc połączyć się z królem szwedzkim, Karolem Gustawem, przekroczył granice Polski, obległ Sambor, skąd odparty, przedostał się przez Przemyśl do Krakowa prawie, odstąpiony jednak przez Karola Gustawa musiał sromotnie uciekać z Polski. Na odchodnem otrzymał pod wsią Krywki, nad samą granicą węgierską, tęgie cięgi od Komarnickich. Naprawdę jednak odpłacił mu dopiero Lubomirski, hetman polny, który w roku 1657 wyruszył z Sambora na czele 12.000 ludzi, przeszedł przez Turkę do Węgier, dostał się do ziemi Rakoczego i przez 2 tygodnie pozwolił żołnierzom rabować, jak to czynił Rakoczy w Polsce.

Ówczesna epoka wymagała srogich środków odwetowych.

* * *

Przykład zbójców węgierskich podziałał zaraźliwie na ludność Podkarpacia. I tu zaczynają się tworzyć bandy rozbójników. Słynny jest w 17 w. Aleksy Dobosz, otaczany jeszcze po dzień dzisiejszy nimbem bohaterstwa wśród górali i figurujący jako bohater licznych gawęd i pieśni.

* * *

W końcu 17 w. Turka została całkowicie zniszczona przez zbójców węgierskich, zgliszcza zaś rozdrapane przez Szwedów.

* * *

W r. 1729 Turkę nabył Jan Antoni Kalinowski, cześnik halicki, i w rok później otrzymał dla wsi przywileje miasta. Jako graniczący prawie z Węgrami, miało ono wielkie szanse rozwoju i prowadziło na jarmarkach wielki handel bydłem i wyrobami miejscowej ludności. Miasto zabudowało się. W r. 1743 eregowano parafję katolicką. W r. 1750 Kalinowski funduje cerkiew.

* * *

W r. 1772 Turka przestała istnieć jako własność spadkobierców Kalinowskiego. Wraz z rozbiorem Polski ustały nad nią prawa dziedziców. Dzisiejszy powiat Turczański, wraz z nowym podziałem administracyjnym na cyrkuły, dokonanym przez rząd austrjacki, włączony został do cyrkulu samborskiego z wyjątkiem niektórych wsi.

* * *

W r. 1884 powstało w Turce samodzielne starostwo. Pierwszym starostą był Boguchwalski, dalszymi Czeszyk, Falkowski, Mandyczewski, Jetmar, Ziembicki, Mięsowicz, Bisahimi, Morawski, Harasymowicz, Leopold Biliński, Hamulinski, Łepkowski i Dankszta — do r. 1914

* * *

Przejdźmy do chwili obecnej. Ziemie pow. Turczańskiego przeszły inwazję moskiewską w r. 1914. Moskale weszli tu przez przełęcz Użocką, dążąc w kierunku Przemyśla. Miasto zostało spalone i zrujnowane. Kilkakrotne przemarsze wojsk zniszczyły je doszczętnie. W roku 1918 rozpoczęła się odbudowa całego zniszczonego obszaru, dziś też okolice te prawie już nie posiadają smutnych pamiątek wojny, z wyjątkiem licznych cmentarzy wojskowych, rozsianych po stronie polskiej i czechosłowackiej. Po drugiej stronie granicy utrzymane są one w porządku, u nas zaniedbane.

Ważnem dla spraw turystycznych jest istnienie w Turce koła Polskiego Tow. Tatrzańskiego w Turce, oraz Tow. Przyjaciół Pow. Turczańskiego.

Dziś piękna ta ziemia, surowa a biedna, otrzymuje wielki skarb. Niechaj posłuży on jej ku jak największemu rozwojowi gospodarczemu i turystycznemu.

Ol.

Nowe drogi hotelarstwa

Rozmowa z prezesem M. Szaniawskim

Prezes Naczelnej Organizacji Polskiego Przemysłu Hotelowego, dyrektor M. Szaniawski, podzielił się z nami uwagami na temat najpilniejszych zadań, stojących przed nowym zarządem.

— Należy stwierdzić, że wszystkie zagadnienia, związane z sytuacją przemysłu hotelowego w Polsce, są w równej mierze doniosłe i pilne do załatwienia; dotyczy to tak samo obszernej dziedziny podatków skarbowych i komunalnych, jak wogóle wszystkich nadmiernych opłat, obciążających nasz przemysł. Również mamy do rozwiązania szereg poważnych problemów, dotyczących egzystencji i rozwoju naszej organizacji zawodowej.

Na pierwszym planie jednak muszę postawić sprawę rozszerzenia podstaw, na jakich się opiera Naczelna Organizacja P.P.H. Na najbliższych posiedzeniach zarządu przedyskutujemy i uchwalimy wnioski, mające na celu doraźne pozyskanie nowych członków wśród szeregu poważnych placówek przemysłu hotelowego w Polsce oraz ustalenie zasad organizowania grup regjonalnych i związania ich z Naczelną Organizacją. Projektujemy przytem nawiązanie ściślejszej łączności z przedsiębiorstwami pensjonatowemi i stworzenie dla tych przedsiębiorstw specjalnych sekcyj. Musimy znaleźć sposoby na rozbudzenie solidarności zawodowej wśród właścicieli hoteli i pensjonatów i przekonać ich, że opłacanie drobnych składek na rzecz organizacji zawodowej leży w ich szerzej pojętym interesie. Rozszerzenie podstaw organizacyjnych N.O. przysporzy nam środków materjalnych, bez których niepodobna pracować z korzyścią dla całego przemysłu hotelowego.

W przeświadczeniu, że nasze zamierzenia w tym kierunku wywołają skuteczny oddźwięk i uwieńczone zostaną pomyślnemi rezultatami, zarząd poczynił już przygotowania, aby członkowie N.O. mogli korzystać z bezpłatnych porad prawnych w zakresie kwestyj ogólno zawodowych i w tym celu zaangażował stałego radcę prawnego — adwokata, który w określone dni i godziny będzie dyżurował w biurze N.O., zaś członkom prowincjonalnym udzielał porad korespondencyjnie. Pozatem radca prawny zajmie się przestudjowaniem przepisów prawnych, normujących sytuację przemysłu hotelowego i opracowaniem ich nowelizacji, zgodnie ze zmienionemi warunkami gospodarczemi.

Aby informować naszych członków o pracach i poczynaniach N. O., przystępujemy w najbliższych dniach do wydawania stałego biuletynu prasowego N.O. Biuletyn ten będziemy rozsyłać również redakcjom pism, gdyż zależy nam bardzo na informowaniu za pośrednictwem prasy opinji publicznej o sytuacji hotelarstwa, stanowiącego poważną, a niedocenianą gałąź przemysłową w Polsce. Poważną ilość miejsca w biuletynie poświęcimy informowaniu hotelarzy o wszelkich zmianach w ustawodawstwie i przepisach administracyjnych, odnoszących się do hotelarstwa.

Co się tyczy spraw podatkowych, to przedewszystkiem zajmiemy się kwestją państwowego podatku obrotowego i komunalnego podatku od pokojów w hotelach. Będziemy się starali o zniżenie podatku obrotowego, który hotele opłacają dotychczas według najwyższych stawek, oraz dążyć będziemy do całkowitego zniesienia, względnie w okresie przejściowym do możliwej obniżki podatku komunalnego zarówno w stolicy, jak i na prowinji. Odnośne memorjały zostały już przez N. O. wręczone czynnikom miarodajnym, a w memorjałach tych wykazaliśmy szkody, jakie wyrządzają podatki od rachunków hotelowych rozwojowi ruchu turystycznego w Polsce.

Te wszystkie — powiedziałbym — materjalne troski, nie przesłonią nam jednego z naczelnych zadań naszej organizacji, którem jest dążenie wszelkiemi środkami do podniesienia poziomu przemysłu hotelowego w Polsce. Za jeden z niezbędnych etapów, który musimy przejść na tej drodze, uważam wydanie ustawy, normującej używanie nazwy „hotel" przez przedsiębiorstwa hotelowe i ustalenie warunków, jakim powinno odpowiadać przedsiębiorstwo, uprawnione do używania tej nazwy. Jednym z środków, wiodących do tak upragnionego celu podniesienia ogólnego poziomu hotelarstwa w Polsce, jest dostarczenie temu przemysłowi zastępu wykwalifikowanych pracowników. Temu celowi służy niższa szkoła hotelarska przy N. O. kształcąca służbę hotelową, cieszącą się opieką i poparciem Min. O. P. i W. R., która rozwija się z każdym rokiem, a ostatnio zorganizowała kurs, szkolący służbę dla polskich statków pasażerskich.

Na zakończenie pragnąłbym podziękować redakcji „Wiadomości Turystycznych" za życzliwe zainteresowanie, jakiem darzy sprawy przemysłu hotelowego i wyrazić nadzieję, że i nadal szpalty „W. T." staną będą otworem dla omawiania tych spraw.

*

W uzupełnieniu sprawozdania z walnego zebrania członków, Nacz. Org. P. P.H., zamieszczonego w Nr. 4 „W. T." zaznaczyć należy, że w zebraniu tem wzięli udział przedstawiciele Min. Prz. i H. radca R. Woynicz-Sianożęcki, przedstawiciel Min. Komunikacji radca dr. M. Orłowicz i red. St. Garztecki.

Szczególnie żywą dyskusję wywołała sprawa zmniejszenia się liczby członków N. O. i obojętność szerokiego ogółu właścicieli hoteli i pensjonatów dla zagadnienia zrzeszenia się w zawodowych organizacjach. W sprawie tej zabierali między innymi głos radca Orłowicz i radca Woynicz-Sianożęcki, przyczem ten ostatni zakomunikował, że referat hotelowy Min. Przem. i Handlu, doceniając poważną rolę, spełnianą przez N.O.P.P.H., opracowuje obecnie projekty, zmierzające do podniesienia tej organizacji i do pozyskania przez nią nowych członków.

Ze sprawozdania, przedłożonego przez dyrekcję niższej szkoły hotelarskiej przy N. O., dowiedzieliśmy się, że szkoła ta rozwija się bardzo pomyślnie i absolwenci jej mają zapewnione miejsca w pierwszorzędnych hotelach. Szkoła prowadzi od ubiegłego roku specjalny kurs dla obsługi podróżnych na okrętach pasażerskich w porozumieniu z dyrekcją Linji Gdynia - Ameryka i dostarczyła personelu dla statku „Piłsudski" a obecnie dla „Batorego".

Zagospodarowanie Karpat

Dn. 18 stycznia odbyła się w Krakowie konferencja w sprawie gospodarki turystycznej w Karpatach.

W skład członków, którzy obradowali pod przewodnictwem płk. Wł. Ziętkiewicza, wicedyrektora PUWF, wchodzili przedstawicie Min. Kom., P.T.T., P.Z.N. oraz T.K.N.

Przedmiotem obrad było omówienie ogólne programu inwestycyj turystycznych w Karpatach na rok bieżący, oraz uzgodnienie niektórych zagadnień organizacyjnych, gospodarczych i inwestycyjnych między P. T. Tarzańskiem i P. Z Narciarskim.

Skonstatowano, że prawie wszystkie inwestycje w dziedzinie budowy nowych schronisk, przewidziane na zjeździe w Wiśle na rok 1935 zostały wykonane, z wyjątkiem budowy schoniska na Prehybie w Beskidach Sądeckich, oraz na Hali Kondratowej w Tatrach, którym stanęły na przeszkodzie trudności nabycia gruntu. Rozpatrzono przewidziany na zjeździe w Wiśle program budowy schronisk i baz turystycznych na rok 1936, stwierdzając, że w zasadzie powinien być on wykonany z pewnemi modyfikacjami, do których należy n. p. zaniechanie budowy schroniska pod Hnitessą.

Wśród rozbudowy baz turystycznych za najważniejsze uznano stworzenie odpowiednich baz w Burkucie, Rafajłowej i Czorsztynie. Uznano za niezbędne ze względu na postulat PUWF. i PW. aby dokładny program inwestycyj w Karpatach na rok bieżący był zakomunikowany władzom najpóźniej w początkach marca. Przed tym terminen program ma być uzgodniony przez komisję porozumiewawczą PTT. i PZN. Dla zaakceptowania tego programu przez władze odbędzie się w połowie marca w Wydziale Turystyki MK., przy udziale delegata PUWF konferencja, na którą zostanie zaproszone również PTT. i PZN.

Na konferencji skontatowano, że niema potrzeby dalszego rozszerzania sieci znakowanych ścieżek turystycznych w Karpatach, raczej należy przeprowadzić pewną redukcję w tej dziedzinie na szlakach bocznych, aby przyzwyczajać turystów, a szczególnie młodzież, do chodzenia z mapą.

Akceptując ideę, która wyszła ze sfer turystycznych i narciarskich uznano za celowe pozostawienie w Karpatach pewnych t. zw. rezerwatów turystycznych, t. j. terenów wolnych od znakowanych ścieżek i schronisk turystycznych. Za najodpowiedniejszą grupę górską dla tego rodzaju rezerwatu uznano pasmo Hnitessy z kilkunastu szczytami, zgrupowanemi dokoła dolin źródłowych potoków Czarnego Czeremoszu, na południe od Czywczyna i Baby Ludowej.

PTT. i PZN. zostały wezwane, aby dla Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego, który przejmie sprawę opracowania normaljów schroniskowych w wyniku konkursów na projekty schronisk turystycznych, przeprowadzonego w ubiegłym roku, zakomunikowały swoje uwagi dotyczące urządzenia schronisk.

Ze spraw organizacyjnych i administracyjnych omówiono sprawę przyjmowania sekcyj narciarskich PTT. do PZN., przyczem ze względu na trudności jakie wywołała w tej dziedzinie kategorja „uczestników narciarzy" PTT. uznano za najbardziej pożądane aby kategorję tę usunięto ze statutu PTT. ograniczając sekcje narciarskie PTT. wyłącznie do przyjmowania w swój skład członków PTT. oraz uczestników PTT. z pośród młodzieży. Wreszcie przeprowadzono dyskusję informacyjną nad układem między PTT. i PZN. co do zniżek w schroniskach na zasadzie wzajemności, w której to sprawie znowu definitywnych uchwał nie powzięto.

Inwestycje turyst. w puszczy Kampinoskiej

Komisja Turystyczna Zarządu Głównego Polskiego Tow. Turystyczno-Krajoznawczego pod przewodnictwem radcy St. Lenartowicza przystąpiła do realizowania dawno nasuwających się postulatów turystycznych w Puszczy Kampinoskiej. Postanowiono poprzeć u władz wojskowych budowę kolejki szerokotorowej, łączącej Modlin z wnętrzem puszczy, oraz postanowiono budowę schroniska w puszczy.

Specjalna komisja delegowana przez Komisję Turystyczną P. T. K. dwukrotnie wyjeżdżała już w listopadzie r.b. na teren puszczy w tych sprawach. Pomyślnej realizacji tych dwu zadań można oczekiwać niebawem.

Uznanie P. T. T.

W ostatnim mumerze „Wierchów", organu Polskiego Tow. Tatrzańskiego, czytamy:

„Nieugięte stanowisko sprzeciwu, jakie „Wiadomości Turystyczne" zajęły w sprawie kolejki na Kasprowy, godne jest podkreślenia i całkowitego uznania."

Szczyt uprzejmości

Prasa opublikowała złośliwą, ale prawdopodobną opinję zagranicznych kierowców, jadących przez Polskę na zjazd do Monte Carlo. Podobno powiedzieli oni, że w czasie przejazdu przez Polskę dużo ułatwiały posterunki policji, które wskazywały drogę, ale najbardziej godny podkreślenia jest fakt, że Polacy w wielkiej gorliwości **zamknęli na odcinku Warszawa—Wilno cały ruch samochodowy...**

Podobno na tej przestrzeni spotkali zawodnicy tylko dwa auta, z tych jedno było autobusem...

Andante amoroso



Mury średniowiecznej twierdzy, występującej w morze, oraz stuletnie palmy stanowią charakterystyczną sylwetę Dubrownika.

Dalmacja jest krainą coraz większych wrażeń. Podróżny, posuwający się wzdłuż brzegów Ardjatyku, co chwilę ma wrażenie, a nawet obawę, że ujrzał już najpiękniejsze strony i obecnie będzie oglądał coraz mniej powabny krajobraz. Tymczasem rzecz ma się wręcz przeciwnie.

Już w Splicie zdawało mi się, że osiągnąłem punkt kulminacyjny, kiedy jednak wagonik kolejki elektrycznej wiózł mnie z Gruża do Dubrownika, wielką aleją aloesów i opuncyj, za któremi pienił się lazurowy Adrjatyk, zrozumiałem, że byłem w błędzie. Zrozumiałem wtedy również dlaczego wielu turystów oddaje Dubrownikowi palmę pierwszeństwa przed Wenecją: dumne miasto lagun otoczone jest wodami martwemi, pod Dubrownikiem zaś Adrjatyk pieni się, żyje i porusza, w gniewie rozbijając się o mury starożytnej twierdzy, głęboko występującej w morze.

Twierdza ta pochodzi z 16 wieku, a mądrzy mieszczanie dubrowniccy zawsze potrafili znaleźć sobie dość silnego protektora, aby osłaniał ich oraz ich twierdzę. Kosztowało to wprawdzie niemało, ale patrycjusze tutejsi doskonale zdawali sobie sprawę, że to się opłaca. Nawet wielkie daniny, które pobierali od nich sułtani tureccy od r. 1453 do połowy 18 w. nie były dla dubrowniczan zbyt wielkie, jeżeli się zważy, że za tę cenę rzeczpospolita mogła zachować swą niezależność i kultywować swój handel, rybołówstwo, rolnictwo, hodowlę i żeglugę.

Po raz pierwszy wszedł nieprzyjaciel do fortecy dubrownickiej w r. 1806. Byli to Francuzi, pod wodzą generała Lauristona. Zajęli oni miasto zresztą bez wystrzału, pod pozorem zakwaterowania w niem swych przemęczonych pułków.

Obecne mury twierdzy, nigdy przez nieprzyjaciół nie naruszone, stanowią tak charakterystyczny ornament miasta, że trudno byłoby wyobrazić sobie sylwetę Dubrownika bez bastjonów, wież i bram, występujących w morze.

Bezpośrednio do nich przylegają mury domostw. Na północ od „Stradunu", łączącego obydwie bramy miejskie, Pile i Ploce, miasto wznosi się w kierunku portu Imperiale, jedynej pozostałości po wspomnianej francuskiej okupacji Dubrownika. W tem miejscu powstał też labirynt wąskich uliczek i zaułków, pośród których jedyne przestronniejsze miejsca zajmują place, na których znajdują się kościoły oraz gmachy publiczne. Kto bodaj raz zwiedzał miasteczka południowe, ten wie co to znaczy: groteskowa perspektywa sznurów do bielizny, przeciągniętych od okna do okna, na których suszą się części garderoby, jeszcze ociekające kroplami wody, ciemne wąskie sienie z po za których nagłym kontrastem wytryska ostra zieleń podwórzowego ogródka i zabłąkane promienie słońca, odbijące się o dachy. A nad wszystkiem tem, wysoko, wąski pas błyszczącego, błękitnego nieba.

Bogactwo, arystokratyczne rządy i tak długo utrzymywana niepodległość miasta, znajdują swe odbicie w publicznych budowlach Dubrownika. Reprezentacja znaczyła bowiem w tych czasach więcej niż dzisiaj, stanowiła ona element obowiązujący ze względu na psychologję mas. Człowiek południa mianowicie wymaga koniecznie artystycznych ram dla wszystkich swoich poczynań, a sam piękny pejzaż nie posiada dla niego tego znaczenia, jakie przypisuje mu człowiek północy. Piękno natury nie jest dla południowca jakiemś specjalnym darem Boga. Jest ono czemś, co się samo przez się rozumie, i co należy dopiero ozdobić artystycznemi budowlami. Dlatego też tworzy budowle, których piękno idzie w parze z pożytkiem.

To też zaraz po przejściu przez bramę Pile uderza przybysza przepych i barwność budynków miejskich, otoczonych bujną roślinnością. Już sama brama, ozdobiona płaskorzeźbą Mesetrowicza, wyobrażającą króla Piotra I. Karadżordżewicza, należy do najpiękniejszych objektów miasta, białe i czerwone róże, pnące się dokoła murów, podnoszą jego kolorystyczne walory, a dawna fosa forteczna, leżąca tuż obok bramy, obecnie zamieniona na park, imponuje wielkiemi wachlarzami swych starych palm.

W Wenecji na każdym kroku spotyka się lwy św. Marka. Stanowią one symbol miasta dożów. W Dubrowniku tę samą rolę odgrywają figury i portrety św. Błażeja, patrona miasta, biskupa Armenji wielkiego męczennika. Jeżeli wspominam tutaj o Wenecji, to dlatego, że Dubrownik na każdym kroku stara się prześcignąć włoskie miasto lagun. Posiada on więc swoje gołębie, gromadzące się chmurami wokół pomnika poety dubrownickiego, Gondulica, posiada wielkie i wspaniałe budowle, pod względem artystycznym nieraz przewyższające pałace i kościoły Wenecji, posiada ten sam Adrjatyk, ale wiecznie żywy i w ciągłym ruchu, Do rzędu imponujących budowli należy tutaj Pałac Rektorów, który wprawdzie nie zaćmiewa rozmiarami weneckiego Pałacu Dożów, ale jako dzieło sztuki architektonicznej bynajmniej mu nie ustępuje.

Kiedy w r. 1433 zaledwie wykończony ratusz wyleciał w powietrze wskutek wybuchu prochów, architekt miejski, Onufry della Cava, neapolitańczyk, (również twórca studni przy bramie Pile) przystąpił natychmiast do odbudowy. Nie miał jednak szczęścia! W r. 1463 bowiem powtórny wybuch prochów znowu zniszczył jego dzieło. Miasto powierzyło wtedy budowę nowego ratusza Michałowi di Bartolommeo, specjalnie w tym celu sprowadzonemu z Florencji. I gdyby wtedy rajcowie nie przelękli się „nowatorstwa" florenckiego architekta, Dubrownik posiadały napewno gmach, którego do dzisiejszego dnia zazdrościłaby mu Wenecja. Ale konserwatywni dubrowniczanie nie przelękli się „nowatorstwa" i dzisiejszy ratusz nie posiada tego przepychu, który planował dlań florentyjczyk.

Dubrownik posiada również swoją „Doganę", na wzór weneckiej. Tylko, że dubrownicka nie służy jako urząd celny lub mennica.

W salach omawianej „Dogany" odbywają się wszystkie festyny i wielkie uroczystości Dubrownika.

Pożary i trzęsienia ziemi, szczególnie ostatnie w r. 1667, wielokrotnie burzyły niektóre dzielnice miasta. Dlatego też większość wspaniałych świątyń Dubrownika, pochodzi z okresu baroku, a wspaniała romańska katedra, ufundowana zgodnie z podaniem, przez Ryszarda Lwie Serce, już nie istnieje. Z wyjątkiem wspaniałych krużganków klasztoru Franciszkanów, niema już w Dubrowniku żadnej budowli młodszej od 15 w.

Do budowli tych, tchnących patyną 5 wieków, wciska się dziś barwne życie współczesne, kolorowe stroje mieszkańców, szum morza, zieleń bujnej roślinności, a przedewszystkiem wielkie, gorące, życiodajne słońce.

Takim jest Dubrownik, którego tempo życia można określić jako „andante amoroso".

Drugi rok działalności Zw. Prop. Tur. m. st. Warszawy

Związek Propagandy Turystycznej m. st. Warszawy ogłosił świeżo sprawozdanie z działalności w r. ub.

Wynika z niego, że, pomimo niesprzyjających warunków finansowych, instytucja znowu poczyniła poważne postępy na wszystkich polach swej pracy.

Do najbardziej efektownych należy tu propaganda na terenie Gdańska, mająca na celu zachęcenie gdańszczan do odwiedzania Warszawy tak, jak odwiedzają oni Berlin i Królewiec. Akcja ta, poparta przez Komisarjat Generalny R. P. w Gdańsku, dała bardzo dobre rezultaty.

Dla propagandy Warszawy zagranicą niewiele mógł Związek zdziałać w r. ub. Tem niemniej jednak wydał, zakupił i rozdał szereg wydawnictw w językach obcych oraz kontynuował propagandę indywidualną.

W dziale wydawnictw zanotować należy ok. 90.00 egzemplarzy, wydanych w r. 1935 (w r. 1934 — 13.000). Na sumę tę składa się 13 pozycyj, m. in. zaś doskonały prospekt w jęz. niemieckim, specjalnie przeznaczony dla Gdańska. W opracowaniu znajdują się obecnie dalsze poważne wydawnictwa.

Jeżeli chodzi o bezpośrednią obsługę turystów, to w r. 1935 Związek obsłużył ich o 13.899 więcej niż w roku poprzednim, biurom podróży zaś dostarczył o 78% więcej przewodników i o 190% więcej środków lokomocji.

Na podkreślenie zasługuje wielkie usprawnienie obsługi oraz stale prowadzona propaganda wśród obywateli Warszawy na rzecz polepszenia traktowania przyjezdnych. W II kwartale r. ub. Związek uruchomił własny kiosk informacyjny na dworcu głównym.

Dążąc do uregulowania sprawy przewodnictwa, Związek czyni starania o koncesjonowanie przewodników. Sprawa ta jednak od roku przeszło tkwi w ministerstwie Przem. i Han., ku szkodzie Warszawy. Liczba przewodników Związku wzrosła z 39 do 58.

W r. 1935 Związek korzystał z 2 autokarów, specjalnie przez Zarząd Miejski zakupionych.

Z pomiędzy wielu innych działów pracy na wyróżnienie zasługuje zapoczątkowanie księgozbioru, dotyczącego Warszawy. Liczył on w r. 1935 — 356 pozycyj, na które składają się książki, plany, mapy, sztychy, etc.

Wszechstronna działalność Związku celowo i energicznie kierowanego przez dyr. B. Jeżewskiego, zyskuje coraz większy oddźwięk wśród turystów oraz bezpośrednio zainteresowanych sfer Warszawy, których wyrazem była publiczna uchwała warszawskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, wyrażająca Związkowi i jego kierownictwu uznanie.

Izba Przem. Handl. o turystyce

Odbyło się zebranie podkomisji dla spraw turystyczno-widowiskowych Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie.

W sprawie turystyki do stolicy podkomisja, po wysłuchaniu sprawozdania z działalności Związku Propagandy w 1935 r., **wyraziła uznanie** dla pracy nad turystycznem przysposobieniem miasta, wyrażając żal, że Związek zbyt mało informuje opinję stołeczną o swej działalności, co nie przyczynia się do wzrostu współdziałania sfer gospodarczych ze Związkiem. W sprawach bieżących zreferowano zebranym zasady projektu ustawy o miejscowościach wypoczynkowych i turystycznych. Podkomisja stwierdziła celowość poczynienia starań, aby projekt ten był w najbliższym czasie rozpatrzony tak, aby wydanie odpowiedniej ustawy nastąpiło jeszcze przed sezonem **letnim** r. b.

WIADOMOŚCI LIGI DROGOWEJ

Potrzeby gospodarki drogowej a przewidywania budżetowe

(dokończenie)

Nas nie stać na budowę autostrad, a nawet nie zachodzi w obecnej chwili ich potrzeba, dlatego też mówiąc o inwestycjach drogowych będziemy mieli na uwadze budowę zwyczajnych, nowych, brakujących dróg, budowę mostów, oraz przedewszystkiem dostosowanie naszych istniejących dróg do wzmożonego ruchu mieszanego.

Ruch ten jest specjalny w Polsce ze względu na znaczną dotychczas przewagę ruchu konnego, obliczonego na zgórą 70% całkowitego obciążenia naszych dróg państwowych.

Ruch mieszany wymaga specjalnie silnych i kosztownych nawierzchni ulepszonych, stosowanie których przy większym ruchu, w szczególności w pobliżu miast, jest jednak konieczne ze względów oszczędnościowych, gdyż utrzymanie i amortyzacja drogi tłuczniowej przy większym ruchu nie wytrzymuje konkurencji z drogą odpowiednio ulepszoną.

Zachodzi potrzeba budowy nowych dróg, zwłaszcza w województwach wschodnich, gdzie znikoma gęstość sieci drogowej powoduje całkowitą martwotę życia gospodarczego i nędzę powszechną.

Trzecią wreszcie grupę robót inwestycyjnych na drogach państwowych stanowi **budowa nowych mostów, gdyż większość** to stare mosty drewniane, wymagające przebudowy w najbliższym czasie, bądź na mosty stałe żelazne i żelbetowe, bądź, choćby tylko na nowe mosty drewniane.

W myśl obliczeń skromnego programu sześcioletniego Ministerstwa Komunikacji, którego część, jako program dwuletni, została zatwierdzona przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów, wszystkie potrzebne inwestycje na drogach łącznie z pomocą dla samorządów na budowę dróg i mostów, o ogólnopaństwowem znaczeniu, powinny wynosić rocznie około **85 miljonów** złotych, oprócz sum, potrzebnych corocznie na spłatę zaciągniętych zobowiązań Państwowego Funduszu Drogowego, oraz oprócz 45 miljonów złotych, na konserwację, o której mówiliśmy uprzednio.

Wszystkie te ciężary obecnie teoretycznie spoczywają na Państwowym Funduszu Drogowym który ma zasadniczo czerpać dochody z motoryzacji, a który w myśl poprzedniego brzmienia ustawy miał otrzymywać ponadto około 60.000.000 zł. rocznie z ogólnego budżetu Państwa.

Przez nieopatrzne skreślenie tej dotacji i dzięki może zbytniemu optymizmowi Państwowy Fundusz Drogowy, słuszny skąd innąd w swem założeniu, nie spełni swego zadania popierania rozwoju motoryzacji.

Nie jest to jednak powodem, żeby sytuacja taka miała istnieć nadal. Obecnie Państwowy Fundusz Drogowy istnieje i częściowo zostały już naprawione jego wady. Wobec tego, że sprawy ulepszenia i rozbudowy dróg pozostają nadal otwarte w całej pełni, koniecznem jest zwiększyć środki Państwowego Funduszu Drogowego. Z jednej strony winno to nastąpić: 1) przez jaknajwiększy rozwój motoryzacji a więc przez stworzenie warunków, umożliwiających ten rozwój, 2) przez przerzucenie na korzyść Funduszu Drogowego dalszej części opłat skarbowych od materjałów pędnych oraz przez skuteczne zasilenie Funduszu Drogowego z innych źródeł, jak to miało miejsce w przeszłym roku, dzięki czemu zostały wykonane znaczne roboty. Bez tego nie można spodziewać się poprawy.

Obecnie bowiem znikoma część pojazdów mechanicznych w Polsce nie zdoła na swych barkach unieść ciężaru rozbudowy i modernizacji dróg.

U nas przecież mamy 26.000 samochodów, na **jeden** samochód przypada niemal jeden kilometr samych tylko dróg państwowych, to też niemożliwem jest spodziewać się i niesprawiedliwem byłoby żądać, aby właściciel tego samochodu mógł ponieść nietylko koszta utrzymania tego kolometra, lecz również koszt jego modernizacji.

To błędne koło, które z jednej strony hamuje rozwój motoryzacji, między innemi, również z powodu braku dróg, a z **drugiej strony hamuje poprawę dróg** przez brak motoryzacji, musi być przerwane przez wykonanie z innych źródeł potrzebnych inwestycyj drogowych.

Ruch konny który na drogach państwowych wynosi 70%, nie opłaca nic (prócz drobnej części ruchu zarobkowego) na Państwowy Fundusz Drogowy, opłacając natomiast pod rozmaitemi postaciami podatki do Skarbu Państwa.

Pomimo podrożenia kosztów nawierzchni przez duży procent ruchu konnego na naszych drogach, nie wymagamy w żadnym wypadku nowych opłat od pojazdów konnych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego, ze względu na nędzę ludności wiejskiej w chwili obecnej. Uważamy jednak za sprawiedliwe, aby Fundusz Drogowy znalazł odpowiednie środki dla spełnienia zadań inwestycyjnych.

W przeszłym roku państwo w tym kierunku zrobiło już pewien, choć jeszcze niedostateczny, wysiłek, przeznaczając z Pożyczki Inwestycyjnej 25,5 miljonów złotych na roboty drogowe, nie licząc 10 miljonów z tejże pożyczki na zrównoważenie budżetu Państwowego Funduszu Drogowego. Pozatem Fundusz Pracy dał prawie 31 miljonów złotych. Dzięki tym pozycjom oraz wykonaniu pewnej ilości robót na kredyt, a także dzięki kolejowym kredytom przewozowym, kredytowym dostawom drzewa z lasów państwowych oraz dzięki wykorzystaniu zasiłków zbożowych z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych wykonano dużo robót i poprawa dała się odczuć, jak to mówiłem na początku mego referatu.

W tym roku, powtarzam, nie widać, niestety, dotąd żadnych konkretnych pozycyj, co uniemożliwia racjonalne przygotowanie się do robót.

Roboty drogowe wymagają dużej planowości i ciągłości. Naprzykład osiągnięcie przez kamieniołomy koniecznego poziomu produkcji i zależy wyłącznie od zapewnienia im stałego zbytu na szereg lat.

Przy braku pewności, że drogi te będą miały należyte utrzymanie, musi się wybierać niekiedy niepomiernie drogie nawierzchnie, ale zato tanie w konserwacji, opłacając je z posiadanych w danej chwili środków, ze szkodą jednak dla ilości wykonanych kilometrów.

Dlatego też Liga Drogowa zwraca uwagę na konieczność corocznego preliminowania sum na utrzymanie dróg oraz ustalenie i zatwierdzenie programów kilkuletnich inwestycyj drogowych z konkretnem określeniem środków finansowych na ich realizację. Wpłynie to na usprawnienie i potanienie wykonywanych robót.

Budżet na rok 1936/37 stwierdza, że niema tej planowości i ciągłości mimo że ze strony administracji drogowej zostały opracowane kilkuletnie programy.

Jak dotąd niema zapewnionych na ten rok kredytów przewozowych, kolejowych, niema zapewnionych dostaw kredytowych z lasów państwowych ani zasiłków zbożowych, chociaż mamy nadmiar produktów rolnych i tracimy miljony na interwencję zbożową.

Zawód kompletny w tym roku sprawia w szczególności Fundusz Pracy, który nie przewiduje na rok 1936/37 żadnych sum na drogi, a którego zadaniem jest walka z bezrobociem przez wykonanie inwestycyj.

W lipcu zeszłego roku 250.000 osób, opłacanych gotówką lub produktami, pracowało w Polsce na drogach, oprócz robotników zatrudnionych w przemyśle kamieniarskim, cementowym, naftowym, ceramicznym i żelaznym, które dostarczały materjałów.

Z trwogą jednak widzimy, że dotąd na ten rok Fundusz Pracy nic nie przewiduje na budownictwo drogowe, choć w zeszłym roku dał 31 miljonów złotych, które niewątpliwie zostały celowo użyte.

Czy inwestycje drogowe mogą być uważane za nieużyteczne lub nierentowne z punktu widzenia gospodarstwa społecznego?

Posłuchajmy co o rentowności drogi mówi Mac Donald, szef Biura Dróg Publicznych Stanów Zjednoczonych który uchodzi dzisiaj za jednego z najwyższych specjalistów drogowych na świecie.

„Drogi, wybudowane przez administrację uczciwą i stosującą właściwe zasady techniki, powodują **zyski** społeczne, które całkowicie pokrywają wydatki poczynione na wybudowanie tych dróg. Dlatego też środki użyte na drogi publiczne winny figurować raczej po stronie dochodów, a nie wydatków".

W przekonaniu Ligi Drogowej jedynym sposobem przełamania zastoju, powiększenia obrotów i dostarczenia gotówki ludność wiejskiej jest uruchomienie wielkich robót drogowych, które zmienią wygląd naszego kraju, wzbogacą go i zabezpieczą od niebezpieczeństwa na wypadek wojny.

Ludność cała ma dość złych dróg. Zewsząd mamy dowody, że opłaty drogowe, pobierane przez samorządy powiatowe, są najpopularniejszym podatkiem i najłatwiej ściągalnym.

Imponujące rezultaty szarwarku, przy rozbudowie sieci drogowej, w szczególności na kresach wschodnich, są dowodem, że zarządzenia zmierzające do naprawy dróg, znajdują pełne uznanie i poparcie całego społeczeństwa.

Władze samorządowe, stojące blisko potrzeb ludności, zdają sobie sprawę ze znaczenia dla niej dobrego stanu dróg. Dlatego też, pomimo trudności finansowych, starają się one w myśl żądania ludności przeznaczyć możliwie największy procent swoich wydatków budżetowych na drogi i najmniej okroiły budżety drogowe, pomimo kryzysu. Niejednokrotnie też spotykamy fakt, że drogi samorządowe są lepsze od państwowych. Państwo powinno więc wykorzystać życzliwe nastawienie społeczeństwa do poprawy ogólnego stanu dróg.

Sieć drogowa państwowa musi być zrośnięta z siecią dróg samorządowych: wojewódzkich, powiatowych i gminnych i stan tych wszystkich kategoryj dróg musi równolegle ulegać poprawie. Tylko wtedy da się odczuć dobroczynny wpływ tej poprawy na ożywienie gospodarcze całego kraju.

Pesymizm, który ogólnie panuje co do możliwości naprawy naszych dróg, musi ustąpić miejsca energicznej akcji współpracy wszystkich czynników.

Polska posiada niewyczerpane i niewyzyskane siły rąk roboczych, łaknących pracy. Trzeba im tę pracę zapewnić.

Polska jest jednym z tych szczęśliwych i nielicznych nieprzeinwestowanych krajów, które mają jeszcze przed sobą, **u siebie i dla siebie ogromne pole do pracy i do koniecznych inwestycyj.**

Jeżeli mamy mało pieniędzy, to posiadane pieniądze musimy wydawać planowo i jaknajoszczędniej. Jeżeli chcemy przyciągnąć kapitały dla budownictwa drogowego, to musimy stworzyć zdrowe i trwałe podstawy, zapewniające rentowność kapitału, przy taniości produkcji. Jeżeli chcemy przyciągnąć do pracy całą ludność, to musimy jej pomóc finansowo i technicznie w utrwaleniu wykonanych przez nią robót, by praca ta nie szła na marne.

Zakończę słowami Mac Donalda: „Dopóki się nie zna dobrze dróg jakiegoś kraju, czy to będą zwykłe ścieżki, czy też wspaniałe arterje, dopóty zna się ten kraj powierzchownie. Poprzez wieki droga publiczna rejestrowała rozwój, ideały, zdolność i siłę narodu. Nic innego jak droga jest symbolem dumy, jedności i postępu narodu".

Zdając sobie sprawę z tych faktów, i w imię właśnie dumy, jedności i postępu Polskiego Narodu, Liga Drogowa apeluje do rządu i społeczeństwa, apeluje do wszystkich, którzy doceniają problem drogowy, aby przyłożyli wszelkich starań w kierunku zapewnienia gospodarce drogowej większych lub przynajmnicj takich samych środków, jakiemi rozporządzała ona w kończącym się roku budżetowym i żeby dzięki temu sieć drogowa w Polsce uległa poprawie i aby odpowiadała w przyszłości potrzebom i godność naszego kraju".

KRONIKA KRAJOWA

Wystawa Świętokrzyska

Na ostatniem posiedzeniu organizatorów Wystawy Świętokrzyskiej ustalono dzień otwarcia jej w Warszawie na 29-go lutego 1936 r. Wystawa Świętokrzyska ma być wyrazem hołdu rodzinnych stron Żeromskiego, złożonym mu w dziesiątą rocznicę śmierci. Ma ona na celu zobrazowanie przyrody i kultury terenu, położonego między Wisłą, Pilicą a Nidą. W dziale przyrodniczo-gospodarczym pokazane będą różne typy krajobrazu świętokrzyskiego, bogactwa naturalne, szata roślinna, gospodarka rolna, leśna, przemysłowa dawna i dzisiejsza.

W dziale historyczno-kulturalnym wystawa zobrazuje historję, osadnictwo, etnografję, dzieje walk zbrojnych, stoczonych o niepodległość na tym terenie, oraz zabytki sztuki. Zgromadzone będą tu również druki z XVI do XVIII wieku, wykonane w drukarniach Pińczowskiej, Rakowskiej, Jezuitów Sandomierskich i t. d., literatura związana z terenem, oraz utworzony zostanie specjalny dział dotyczący twórczości Stefana Żeromskiego (ze zbiorów Bibljoteki Narodowej J. Piłsudskiego).

Na wystawie urządzony będzie specjalny dział literatury, dotyczący gór Świętokrzyskich, ze specjalnem uwzględnieniem dzieł Żeromskiego.

Ciekawy będzie również dział, obrazujący walki o niepodległość, stoczone zarówno przez Legjony Polskie, jak i inne formacje, na terenie gór Świętowrzyskich i puszczy Jodłowej. Biuro historyczne M. S. Wojsk. dostarczy komitetowi wystawy szeregu ciekawych materjałów na ten temat.

Wystawa uwzględnić ma ponadto sprawę Parku Narodowego im. Stefana Żeromskiego, projektowanego w Górach Świętokrzyskich, oraz propagandę turystyczną i uzdrowiskową tego terenu.

Według intencji organizatorów Wystawa Świętokrzyska w Warszawie otwarta będzie przez cały marzec 1936 roku, a następnie zostanie przewieziona i uruchomiona w Kielcach, gdzie wejdzie w skład Muzeum Świętokrzyskiego im Stefana Żeromskiego, własność Polskiego Tow. Krajoznawczego.

Minister spraw wojskowych, gen. Kasprzycki i minister spraw wewnętrznych, Wł. Raczkiewicz, przyjęli godność członków honorowych komitetu wystawy Świętokrzyskiej w Warszawie, organizowanej dla uczczenia 10-letniej rocznicy ś. p. Stefana Żeromskiego.

Zgon St. Karpowicza

W dniu 10 lutego zmarł w Zakopanem ś. p. **Stanisław Karpowicz,** właściciel popularnej restauracji i hotelu.

Zmarły cieszył się ogólnem poważaniem jako jeden z zasłużonych obywateli miasta i pionier jego rozwoju

Większe święta regjonalne w 1936 r.

Niektóre daty świąt regjonalnych zostały już ustalone i prawie w żadnym miesiącu nie obejdzie się bez interesujących imprez regjonalnych.

Tak więc 3 i 4 marca odbędzie się w Wilnie tradycyjny jarmark św. Kazimierza „Kaziuk". Od 26 kwietnia do 6 maja wraz z Targami Poznańskiemi odbędzie się „Tydzień Poznania". W dniach od 10 do 24 czerwca odbędą się „Dni Krakowa", z szeregiem imprez i uroczystości. W dn. 29 czerwca w Gdyni tradycyjne Święto Morza. W dn. 12 lipca w Worochcie — jak corocznie — wielki odpust huculski na Piotra i Pawła. W ostatnich dniach lipca od 26 do 30 odbędzie się w Tarnopolu doroczny największy na Podolu jarmrk św. Anny na konie.

Data Święta Gór nie została dotychczas ustalona, przypuszczać jednakże należy, że odbędzie się ono w sierpniu.

Na Polesiu główną imprezą w czasie której można podziwiać typy ludności przybyłej na kilku tysiącach łodzi do Pińska, jest odpust Spasa w dn. 19 sierpnia. Święto Winobrania w Zaleszczykach, które w ubiegłym roku spotkoła się z dużem uznaniem, odbędzie się w terminie cokolwiek późniejszym, gdyż dopiero w okresie od 25 września do 10 października.

Wagony III. kl. z miejscami do leżenia

Zostały wprowadzone przy pociągach odchodzących w dni przedświąteczne z Warszawy do Zwardonia, Zakopanego, Sławska i Worochty oraz z Krakowa do Zakopanego, a powracające w dni świąteczne wieczorem — specjalne wagony 3 klasy dla turystów z miejscami do leżenia.

Wagony te posiadają po 6 miejsc leżących w przedziale, z których każde zaopatrzone jest w miękki materac i pościel, dostarczone przez Międzynarodowe T-wo Wagonów Sypialnych. Opłata za korzystanie z tych miejsc wynosi zł. 5.50 w jedną stronę z Warszawy lub do Warszawy, a zł. 7.— za przejazd z Warszawy i z powrotem, oraz zł. 4.— za przejazd z Krakowa do Zakopanego lub odwrotnie, względnie zł. 5.50 za przejazd z Krakowa do Zakopanego i z powrotem.

Z wagonów tych może korzystać każdy pasażer, posiadający ważny bilet 3 klasy (także ulgowy). Miejsca leżące należy zamawiać w biurach uodróży Orbis i Wagons-Lits/Cook, a podczes podróży — u konwojenta danego wagonu.

Szczegółowy rozkład jazdy wagonów podany jest w afiszach na dworcach kolejowych.

Wspaniałe urządzenie na m/s „Batory"

Kim był, jest i będzie dla Polski i dla budowy naszej morskiej potęgi Marszałek Józef Piłsudski — wie o tem każdy, jak kraj nasz długi i szeroki, zbędne też byłyby wyjaśnienia, dlaczego nasz pierwszy transatlantyk nosi Jego imię. Nazwa drugie statku „Batory" wykończonego obecnie w stoczni Monfalcone posiada niemniej głębokie uzasadnienie.

Niewielu miała Polska królów, którzy prowadzili czynną politykę morską. Z nich król Stefan Batory jest najwyższem uosobieniem naszej polskiej morskiej racji stanu, gdyż, jak żaden inny z władców Polski, rozumiał i doceniał doniosłość dla państwa posiadania własnej żeglugi morskiej.

Statek motorowy m/s „Batory" pod względem budowy i urządzeń będzie identyczny ze znanym już turystom m/s „Piłsudski". Oba motorowce są najwyższej klasy, jeżeli chodzi o nowoczesność techniczną.

Ogólna ilość kabin pasażerskich wynosi przeszło 300. Pasażerowie klasy turystycznej będą ulokowani w kabinach o przeciętnej powierzch 5 mt.^{2} (jednoosobowe) względnie 7,4 mt.^{2} i 9 mt.^{2} (2 i 3 osobowe). Łóżka w tych kabinach będą typu lądowego, oraz pulmanowskie składane. Znaczna część kabin zaopatrzona jest we własne łazienki i toalety oraz w telefony.

Pasażerowie klasy trzeciej będą korzystali z kabin jedno — do czterosobowych, wygodnie urządzonych, z łóżkami sprężynowemi. Wszystkie kabiny mają umywalki z bieżącą wodą, ciepłą i zimną, doskonałą wentylację, lampki nocne przy każdem łóżku, szafy na ubrania it.d.

Pozatem do użytku pasażerów będzie kilkadziesiąt osobnych łazienek i pryszniców, fryzjernie, składy bagażowe i garaż.

Wielką atrakcję dla pasażerów stanowią pływalnia, sala gimnastyczna, wielkie sale towarzyskie, bibljoteki, czytelnie, bary, dancingi, sklepy, oraz obszerne otwarte pokłady, na których urządzono tereny sportowe, tenisowe i kąpiele słoneczne.

Dzięki tym wspaniałym urządzeniom, podróż na m/s „Batory" będzie prawdziwą przyjemnością.

Frekwencja turystów w jaskiniach w Krzywczu

Mimo że gipsowe jaskinie w Krzywczu, tworzące prawdziwy labirynt podziemny, stanowią jedną z największych osobliwości turystycznych w Polsce, a ich zwiedzanie ułatwiło przed 8 laty Podolskie Towarzystwo Turystyczno - Krajoznawcze w Tarnopolu, frekwencja jaskiń jest stosunkowo niewielka, przypuszczalnie skutkiem ogromnej odległości od większych miast w Polsce i niezbyt dogodnej komunikacji kolejowej.

Względnie największego kontygentu zwiedzających dostarczają w sezonie letnim Zaleszczyki, skąd organizowane są do Krzywcza wycieczki autobusowe dla letników. W 1930 r. zwiedziło jaskinie 898 osób, w 1931 r. 771, w 1932 r. frekwencja była względnie najwyższa, gdyż wynosiła 1742 osoby, w 1933 r. spadła na 916 osób, w 1934 r. podniosła się nieznacznie na 1132 osób.

Zwiedzanie ułatwia schronisko turystyczne Podolskiego Tow. Turystyczno - Krajoznawczego mieszczące się w Krzywczu w baszcie zamkowej.

Z działalności Podolskiego Tow. Tur. Krajoznawczego

Na obszarze Podola rozwija energiczną działalność Podolskie Tow. Tur. - Krajoznawcze, które ostatnio utworzyło Sekcję Kół Krajoznawczych Młodzieży P. T. T. K. Sekcja ta przez zorganizowanie w szkołach szeregu kół ma za zadanie wzbudzać zainteresowanie młodzieży dla piękna krajobrazu Podola, życie i obyczajów jego mieszkańców, historji i zagadnień ekonomicznych regjonu. Sekcja Kół Krajoznawczych Młodzieży P. T. T. K. rozpoczęła wydawanie miesięcznika „Znicz Podola", redagowanego w Czortkowie przez dyr. W. Cichockiego i prof. Opackiego. Zeszyt pierwszy zawiera artykuły o propagandzie regjonalizmu w szkole, artykuł z dziejów Czortkowa i inne.

Oddział Podolskiego Tow Tur.-Krajoznawczego w Trembowli uzyskał w starożytnej kaplicy OO. Karmelitów pomieszczenie na zbiory tworzącego się obecnie „Muzeum Regjonalnego Ziemi Trembowelskiej". Muzeum stanie się dla powiatu trembowelskiego niewątpliwie poważną placówką kulturalno - oświatową i objektem godnym zwiedzenia dla tutrysty.

Targi podolskie

W dniu 20 stycznia odbyło się w Tarnopolu posiedzenie komitetu przemianowan'a jarmarku św. Anny na Targi Podolskie. Ustalono wytyczne jakiemi komitet ma się kierować przy zorganizowaniu doniosłej dla Podola instytucji targów. Wyłoniono trzy sekcje: drobnego przemysłu jarmarcznego, rolniczą i propagandową. Dział propagandowy targów powierzono przedstawicielstwu Podolskiego T-wa Turystyczno - Krajoznawczego. Targi mają objąć przedewszystkiem produkcję rolną, przemysł ludowy, pszczelarstwo, hodowlę bydła rasy podolskiej, targi końskie oraz wystawę przemysłu rękodzielniczego. Impreza ta łączy w sobie dwustuletnią tradycję jarmarków św. Anny oraz nowoczesne postulaty popierania wytwórczości rodzimej.

Nowe schronisko P. T. T. na Policy

Dnia 16 grudnia 1935 r. zostało uruchomione nowe schronisko oddz. Jordanowskiego Pol. Tow. Tatrzańskiego na Policy.

Nowa ta ważna placówka noclegowa, położona na głównym szlaku karpackim P.T.T. im. Marsz. J. Piłsudskiego, stoi tuż pod głównym grzbietem pasma Babiogórskiego, z widokiem ku Orawie, Podhalu i Tatrom. Schronisko posiada 16 miejsc noclegowych, z tego 14 na łóżkach w sypialniach i 2 na łóżkach rozkładanych (w świetlicy). Cena noclegu dla członków P.T.T. — zł. 1.30 dla nieczłonków — zł. 2.00. Ceny posiłków umiarkowane.

RUCH WYDAWNICZY

„WIERCHY". Rocznik poświęcony górom i góralszczyźnie. Organ Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego. Kraków 1035.

Ttrzynasty rocznik „Wierchów", który wyszedł niedawno z druku, jest już 51 tomem wydawnictw rocznych PTT, mających tak piękną i długą tradycję. Bieżący rocznik przedstawia się jako pokaźna księga, zwiększona w stosunku do zeszłorocznej, o 240 stronach i mnóstwie ilustracyj (w tem 4 rotogr.) Treść rozpada się na trzy odrębne działy: artykułów bieżących, artykułów zestawionych w cykl „O Łemkowszczyźnie" oraz „Kronikę". Wśród artykułów bieżących J. Szaflarski omawia kilka dawnych zabytków kartografji tatrzańskiej, a znany artysta - fotograf, dr. A. M. Wieczorek, rzuca kilka uwag na temat tatrzańskiej fotografji górskiej. Tutaj znalazły się też omówienia dwu niedawnych wypraw Klubu Wysokogórskiego P. T. T.: wyprawy w wysoki Atlas (opis J. A. Szczepańskiego) i wyprawy na Spitsbergen (opis S. Siedleckiego). Zwraca tu uwagę wyborna dwubarwna mapka zbadanej przez Polaków Ziemi Torella na Spitsbergenie z Górami Piłsudskiego na pierwszym planie.

W cyklu łemkowskim zabierają głos K. Sosnowski, J. Smoleński, S. Leszczyński, M. Klimaszewski, A. Wójcik, R. Reinfuss, W. Mileski i J. Reychman — w szeregu artykułów oświtlając wszechstronnie ten interesujący rejon górski, tak dotychczas zbywany przez turystów. Niemałe walory etnograficzne i krajobrazowe kraju Łemków znalazły w „Wierchach" pełnych zapału amatorów.

Bardzo obszerna i źródłowa „Kronika" „Wierchów" zdobyła już sobie oddawna uznanie. Rejestruje ona dokładnie wszelkie wydarzenia, związane z życiem gór polskich i P. T. T. Nie brak tu również dorocznego sprawozdania W. Goetla z zakresu prac nad ochroną przyrody górskiej. Również walka o Kasprowy Wierch została szczegółowo omówiona. Obszerny dział „Piśmiennictwa" zamyka omawiany rocznik „Wierchów", które w b. r. po raz pierwszy ukazały się pod nową (w miejsce prof. J. Gw. Pawlikowskiego) redakcją Walerego Goetla (red. nacz.) i J. A. Szczepańskiego.

„Przewodnik po powiecie Borszczowskim".

Ukazał się w opracowaniu prof. Opackiego Józefa, nakładem Podolskiego Towarzystwa Turystyczno - Krajoznawczego — Oddział Borszczów. Przewodnik ten pod względem układu i treści aprobowany przez Ministerstwo Komunikacji i uznany jako typowy dla tego rodzaju wydawnictw. Składa się z części ogólnej, w której autor uwypuklił w najgłówniejszych zarysach wszystko, co wpływa na atrakcję „Ciepłego Podola", oraz z części szczegółowej, zawierającej opisy terenów wraz z zabytkami historycznemi, opisami strojów i zwyczajów ludowych i osobliwości geologicznych.

Autor przy opisywaniu części szczegółowej, trzyma się szlaków linij kolejowych, dróg bitych i gościnców. Praca jest napisana w sposób przejrzysty i zawiera informacje ułatwiające pobyt turyście w tych stronach.

Międzynarodowy kalendarz turystyczny na 1934 rok.

„Calendrier Touristique International" wyszedł świeżo w Paryżu nakładem Międzynarodowej Centralnej Rady Turystycznej (C.C.T.I.). Kalendarz obejmuje wszystkie ważniejsze imprezy turystyczne, uroczystości regjonalne, popularne, wystawy, parady wojskowe, odpusty i t.p. jakie mają się odbyć w calem świecie. Terytorjalnie obejmuje on państwa ze wszystkich części świata wraz z Rosją Sowiecką.

Materjał dotyczący Polski zestawiony został przez dr. Orłowicza. Uwzględniono go tylko częściowo, mimo to jednakże imprezy, mające się odbyć w Polsce, stanowią w kalendarzu 52 pozycje.

Kalendarz, który wychodzi obecnie już 7-my rok z rzędu, przedstawia się jako obszerna broszura o 70 stronach druku petitem.

Z FRANCJI

Bezpłatny przewóz samochodów

Francuskie koleje żelazne zmieniły na korzyść, dawne swe (już przedtem bardzo przychylne) postanowienia dotyczące przewozu samochodów osobowych kolejami. Nowe postanowienia mają na celu znaczne ożywienie ruchu turystycznego. Właściciel wozu, przejeżdżający w daleką drogę koleją, może przewieźć samochód na bardzo dogodnych warunkach do celu swej podróży.

W szczególności więc, jeżeli grupa sześciu osób zakupi bilety kolejowe za kwotę niemniejszą jak tysiąc franków to ich samochód przewozi się za darmo. Udogodnienie to będzie miało wielki wpływ na ożywienie ruchu turystycznego tem więcej, że jest ono ważne nawet przy zakupnie t. zw. biletów familijnych, które we Francji cieszą się ogromnem powodzeniem.

Francja posiada 4189 linji samochodowych

W r. 1935 we Francji było czynnych 3.856 linji autobusowych, z których 150 obsługiwało sam Paryż. Oprócz tego istnieje we Francji 186 linij okólnych turystycznych, oraz 147 linij obsługujących przewozy posyłek i przedsiębiorstw przeprowadzek. Razem więc Francja w roku ub. posiadała 4189 linij, na których dokonywane są zarobkowe przewozy samochodami.

Stulecie śmierci Andrzeja Ampére

Lyon przygotowuje się do uczczenia w marcu roku bieżącego rocznicy śmierci Andrzeja Ampère. Znakomity fizyk, współtwórca zasad nauki o zjawiskach elektrycznych, urodził się w Lyonie w roku 1775, a zmarł w Marsylji w roku 1836.

Komitet uczczenia pamięci Andrzeja Ampère przewiduje urządzenie w ramach Targów Lyońskich (5 — 15 marzec), wystawy p. t. „Salon de la Lumière", która będzie częściowo poświęcona wielkiemu uczonemu. Wystawa charakteryzować ma w sposób retrospektywny zdobycze ludzkości w dziedzinie sztucznego oświetlenia, ze specjalnem uwzględnieniem elektryczności.

W czasie trwania wystawy odbywać się będą specjalne konferencje „Journées d'Etudes", w toku których, pod przewodnictwem wybitnych specjalistów z dziedziny elektromagnetyki, roztrząsane będą zasady wynalazków Andrzeja Ampère i ich wpływ na stan dzisiejszej nauki o elektryczności.

Bilans turystyki szkolnej za r. 1935

Władze szkolne opracowały wyniki szkolnej akcji wycieczkowej na terenie Okr. Szkol. Wilno za rok 1935. Terenowe rozmieszczenie schronisk wycieczkowych przedstawia się następująco:

na terenie woj. Białostockiego — 5 schronisk przy 130 łóżkach;

na terenie woj. Nowogródzkiego — 5 schronisk przy 100 łóżkach;

na terenie woj. Wileńskiego — 8 schronisk przy 360 łóżkach.
nisk przy 360 łóżkach.

Liczba osób, korzystających ze szkolnych schronisk, w roku 1935 wynosi:

Dziewcząt — 4831, chłopców — 5929, razem osób — 10.760, przy 33108 noclegach (osobo - nocy). W stosunku do roku 1934 zaznaczył się wzrost o 6399 noclegów.

Największą frekwencją cieszą się schroniska w następującej kolejności: Wilno — 4070 osób, 13745 noclegów. Narocz — 1264 osób, 8.323 noclegów, Grodno — 930 osób, 1274 noclegów, Augustów — 819 osób, 1272 noclegów, Wigry — 783 osób, 400 noclegów, Świteź — 682 osób. 330 noclegów.

Odpowiedzi Redakcji

P. inż. Janowi Olszewskiemu, **Piastów.** Bardzo nam przykro, że Pan tak łatwo pogodził się z faktem, który oburzył cały świat kulturalny. Cóż zrobić! Należy Pan widocznie do ludzi, którym imponują fakty dokonane, bez względu na ich moralny podkład. Za troskę o materjały dziękujemy. Nie reflektujemy na nie od Pana. Byłoby to pierwszem zjawiskiem grafomanji u nas.

ZARZĄD LIGI DROGOWEJ

zawiadamia, że z dniem 15 lutego r. b. biura Ligi zostały

PRZENIESIONE

na ul. Krakowskie Przedm. Nr. 8, tel. 211-82.

PRENUMERATA ROCZNA zł. 5.—; półroczna zł. 3.—. CENY OGŁOSZEŃ: Na 1-ej stronie 70 gr., w tekście 60 gr., za tekstem 50 gr., komunikaty zł. 1.—, opisowe zł. 1.50, wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 6 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo. Od cen powyższych żadnych rabatów się nie udziela. Za terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jest obowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydawnictwa, a zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografij ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca.

Redaktor i wydawca: St. Garztecki. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Mokotowska 52, tel. 7-03-84. P. K. O. Nr. 9389. Zakl. Graf. „DRUKPRASA" Nowy-Świat 54. Tel.: 615-56 i 242-40.